Taschen-Bibliothek

der

wichtigsten und interessantesten

See- und Land-Reisen

herausgegeben

von

Joachim Heinrich Jäck,

Königl. Bibliothekar zu Bamberg.

---

21. Bändchen.

Mit einem Kupfer.

Nürnberg.

1828.

Inhalts-Anzeige.

Seite

Die Weltumseglung des Kapitain Wood Rogers in den Jahren 1708—1711. von Dr. und Professor F. J. A. Schneidawind (Schluß) 235

Johann Klipperton's Weltumseglung in den Jahren 1719—1722. Von demselben . 261

Georg Shelvock's Umschiffung der Welt in den Jahren 1719—1723. Von demselben . 277

Jacob Roggeweens Weltumschiffung in den Jahren 1721—1723. Von demselben . . 297

Georg Anson's Umseglung der Erde in den Jahren 1740—44. Von demselben . . 310

Der Weltumsegler Joh. Byron während der Jahre 1764, 65 und 66. Von demselben 338

Byron von einem See-Löwen angegriffen.

Taschen-Bibliothek
der
wichtigsten und interessantesten
See- und Land-Reisen,
von der
Erfindung der Buchdruckerkunst bis auf unsere Zeiten.
Mit Landkarten, Planen, Portraits und anderen Abbildungen.

Verfaßt
von
Mehren Gelehrten,
und herausgegeben
von
Joachim Heinrich Jäck
Königl. Bibliothekar zu Bamberg.

---

21. Bändchen.
Mit einem Kupfer.
I. Theil. 3. Bändchen der Reisen um die Welt.

Nürnberg
Verlegt von Haubenstricker und von Ebner.
1828.

Die Weltumseglung des Kapitain Wood Rogers in den Jahren 1708 — 1711. Von Dr. und Professor Franz Joseph Adolph Schneidawind.

(Fortsetzung.)

Diese beiden Inseln, Lobos de la Mar „Wölfe des Meers" genannt, sind ungefähr 16 Meilen vom Festlande entfernt, und haben 6 Meilen Länge. Der Boden istein weißer Thon, der mit Sand und Felsen abwechselt. Keine Pflanzen, kein Holz, kein Wasser findet man auf ihnen. Robben überdeckten gleichsam die Insel, und da man eben einen sehr beharrlichen Landwind hatte; so brachte dieser von ihnen einen so abscheulichen Gestank auf die Küste, daß Rogers und andere sehr heftige Kopfschmerzen davon bekamen. Nebstdem gibt es noch eine schreckliche Menge von Geiern und Raubvögeln auf den Inseln, welche den Britten in der Ferne wie Truthühner vorkamen,

weßhalb ein darnach sehr leckerer Offizier kaum das Land erwarten konnte, sondern mit der Flinte sogleich über Bord sprang, hinüberschwamm, schoß, aber statt Truthühner solche Aasvögel natürlich nur traf, und allgemein zu lachen gab.

Am 18. schuf man die genommene Prise des Mestizen zu einem Kreuzer um, bestimmte ihr den Offizier Stratton zum Kommandanten, bemannte sie mit 32 Mann, und gab ihr den Namen Beginning (Anfang). Schon am 20. stieß dieser neue Kreuzer mit der Dukeß in die See, und beide brachten am 26. ein Schiff auf, das Bauholz, Kokusnüsse und Tabak (50 Tonnen Last) führte.

Diese neue Prise ward gereiniget, und in Stand gesetzt; man brachte die Kranken mit einem Wundarzte auf dieselbe, bemannte sie, und machte Selkirk zu ihrem Befehlshaber.

Die Gefangenen auf der Prise machten die Britten selbst auf mehrere bedeutende Schiffe aufmerksam, welche von Payta nach Acapulco, Lima, u. s. w. segeln wollten. Auf diese Nachrichten von so vielen reichbeladenen Schiffen, die hier segelten, beschlossen die Engländer, so lange, wie möglich, vor Payta herumzukreuzen. Am 2. April sahen sie ein Schiff, Lieutenant Fry auf der Pinasse griff es an, und nahm es ohne Schwierigkeit. Diese Prise hatte 500 Tonnen Last, an Bord 50 Negersklaven, mehrere Passagiere nach Lima, und viel Proviant

und ward von den Gebrüdern Morel kommandirt.

Lieutenant Fry erhielt sogleich auf dieser Prise das Kommando. Am 3. April kaperte die Begin-ning wieder ein von Quaiaquil nach Chanca-illo bestimmtes Schiff von 35 Tonnen Last, weg. Von der Bemannung desselben erfuhr man neuerdings, daß ein Bischof nebst seinem Gefolge und reicher Ladung im baldigsten Payta verlassen würde. Am 7. und 12. April hielt man Berathungen auf dem Duke, die dahin ausfielen, daß man Quaiaquil anzugreifen beschloß, wohin auch des Bischofs Schiff kommen mußte, da man leicht vor Payta entdeckt würde, und daß man den Carlton Vanbourgh, einen unruhigen Kopf, der bei schwierigen Geschäften sich zu Rogers Beifall nicht gezeigt hatte, seines Amtes entsetzte.

Man segelte sogleich ab, und ankerte am 13. vor Cabo Blanco. Hier fand abermals eine allgemeine Berathschlagung statt, in welcher neue Regulative wegen der Prisen und ihrer Vertheilung festgestellt wurden, viele namentlich deßwegen auch, um Alle, Offiziere und Gemeine, kampflustiger und zu Unternehmungen entschlossener zu machen. Dann wurde auch die Unternehmung auf Quaiaquil beredet. Diese sollten die Kapitains Rogers mit 71 Mann, Courtney mit 73, und Dover mit 70 Mann, leiten; Dampier sollte die Artillerie kom-

mandiren, und eine Reserve von 22 Mann, die nach Umständen gebraucht werden sollte. Die Lieutenants, Fry mit 40 Mann, sollte den Duke, Cook aber mit 42 Mann die Dukeß kommandiren.

Inzwischen erschien am 15. das Schiff, auf welchem der Bischof segeln mußte. Sogleich machten sich das Boot und die Pinasse bei, wurden aber mit einigem Verluste zurückgeschlagen, und Rogers eigener Bruder ward mit einem Schusse durch den Kopf getödtet. Allein, nun kamen die Schiffe herbei. Die Dukeß begann ihr Feuer, und das spanische Schiff, das mit Kaufmannsgütern, unter andern viele Perlen, reich beladen war, und viele Passagiere und Negersklaven an Bord hatte, wurde sogleich ihre Prise. Der Bischof aber war nicht mehr auf dem Spanier: denn er war, wie sein Kapitain, Don Joseph Arizabala sagte, zu Sct. Helena (Landspitze) schon ausgestiegen, und zu Lande nach Quaiaquil gereist. Nun gingen die zum Angriffe auf diese Stadt bestimmten Trupps in die Barken. Fry und Cook wurden angewiesen, sich etwa 48 Stunden lang, in der Ferne zu halten, um ja nicht entdeckt zu werden, und sodann den Ausgang des Unternehmens bei der Punta, (Landspitze Arena) schlau zu beobachten.

Rogers segelte mit seinen Barken nach dieser Landspitze, ankerte um 10 Uhr Nachts hier, ging dann mit Courtney und noch ungefähr 40 Mann

in die Böte, segelte nach Puna, einer morastigen, von Manglebäumen dicht bewaldeten Insel, erreichte sie des Morgens, und fand ganz nahe an der Küste eine Stelle, wo er jedem Späherblicke sich entzog. Am 20. mit Tagesanbruch wagte sogar Rogers einen Angriff auf die Stadt Puna, nahm sie weg, machte selbst den Gouverneur und noch etliche 20 Mann zu Gefangenen, und hatte zuvor auch alle an der Küste befindlichen Böte, in Beschlag genommen. Rogers und seine Freunde erhielten auch die Gewißheit, daß man von ihrer Ankunft in Quaiaquil unmöglich unterrichtet sei.

Am 21. frühe wurde die Beginning vor die Landspitze zum Auskundschaften gesendet; sie kam heim, brachte, daß alles ruhig sei, und zugleich ein unbeladenes Fahrzeug mit, welches dessen Bemannung bei ihrem Anblicke verlassen hatte. Nun ruderten ohne Aufschub die englischen Böte und Barken nach Quaiaquil. Es ward Nacht; um 11 Uhr sahen sie ein Licht in der Stadt; weiter rudernd, und etwa eine Seemeile von der Stadt entfernt, hörten sie den lauten Zuruf zweier Wachen, die von Feuergeben sprachen. Die Britten bemerkten sich entdeckt, entfernten sich sogleich, um die andern Barken, die ziemlich die Hälfte der Mannschaft und die Artillerie führten, abzuwarten, bis man lande. Sie sahen nun gar bald auf der Stelle, wo die spanischen Wachen sprachen, ein Feuer machen, hierauf eine

Menge Lichter auf der Hafenseite und allmählig in der ganzen Stadt entzünden, dann Signale geben, welche die Annäherung der Feinde bedeuteten, und hörten die Sturmglocke ziehen, und mehrere Schüsse fallen.

Den andern Tag kamen die Barken, die Streitmacht war beisammen, sie segelte sogleich wieder hinauf, und sendete mit der Friedensflagge den gefangenen Gouverneur von Puna, den gefangenen Kapitain Morel, und noch einen dritten Gefangenen an die Stadt ab. Obgleich namentlich Kapitain Morel die Zahl der Engländer übertrieb, und sie als tüchtige Kerle, denen er auch sich habe ergeben müssen, schilderte; so antwortete dennoch der spanische Corregidor stolz: „sie seien Knaben und nicht Männer, und sein Pferd sei gesattelt.“ (soviel, als meine Kanonen sind geladen, nach Seemanns-Gebrauch). Dennoch fand er sich den 23. an Bord bei den Britten ein, um zu erfahren, wie viel sie für die Stadt sowohl, als für die Schiffe Ranzion verlangten. Inzwischen daß man unterhandelte, sich besprach, nicht einig werden konnte, nahmen die Britten mehrere Fahrzeuge, zwei ganz neue Schiffe von ungefähr 400 Tonnen Last und einige Kanots weg. Da endlich die Britten darauf beharrten, 50,000 Achterstücke als Ranzion zu erhalten, und in Besitz der 2 neuen Schiffe zu bleiben, da sie zugleich auch bemerkten, daß es den Spaniern bei der ganzen Verhand-

lung gar kein Ernst sei, und sie blos Zeit gewinnen wollten, steckten sie die Friedensflagge ab, und die Flagge des Kampfes auf.

Rogers ließ sogleich 2 Kanonen auf ihren Lavetten in die Barkasse bringen, auf welche Dover sich begab, er selbst und Courtney mit noch 70 Mann bestiegen diese, und noch 2 Pinassen. Die Barke sollte während des Landens das Geschütz auf die Stadt spielen lassen. Gegen 4 Uhr Nachmittags landeten die Britten glücklich, feuerten, am Rande des Ufers hinmarschierend blitzschnell und rastlos auf die Stadt, und drangen nun gegen dieselbe vor, nachdem die Barke ihr Feuer einstellen mußte, um nicht ihre eigenen Leute zu treffen.

Gegen diesen unbeutenden Trupp Britten, bildeten die Spanier eine ansehnliche Macht; aber die ersteren drangen wie rasend und rasch in die Stadt ein, und stürmten wild schon in die Straßen, ehe die Spanier nur einige Schüsse gethan hatten. Wie Rogers bemerkte, daß die Spanier vor einer großen Kirche 4 Kanonen aufgefahren, und sie in Feuer setzten; rief er seinen Leuten zu, auf der Stelle die Kanonen zu nehmen, und drang selbst sogleich, kaum von einem Dutzend Leute begleitet, rasch und kühn, bis auf Pistolenschußweite vor die Kanonen, was die Spanier so verwirrt machte, daß sie, kaum ohne zu zielen, schnell abfeuerten, und davon liefen.

bis auf einen irländischen Konstabel, der sich auf den Kanonen lieber zusammenhauen ließ.

Da Dover und Courtney mit ihren Leuten herumgekommen, so ward die Batterie behauptet, und sogar von der Kirche Besitz genommen, wobei man Gefangene machte. Kaum war von der Landung an bis zur Einnahme der Kirche eine halbe Stunde verflossen. Rogers stellte sich, bei diesem mit erstaunlicher Tapferkeit errungenen Posten auf; die andern Kapitains rückten an das andere Ende der Stadt. Dampier mit 25 Mann stand bei der Batterie, und beschoß die Stadt. Alle Einwohner flohen. Inzwischen landeten auch die übrigen Engländer, und eilten den Kapitainen Courtney und Dover nach. Bei der Sonne Untergang waren sie in ruhigem Besitze der Stadt, worauf man die Wachen und Posten aufstellte.

Die Spanier beunruhigten während der Nacht vorzüglich den Posten des Kapitains Dover bei einer Kirche, durch beständiges Schiessen aus einem nahen Walde auf ihn; doch Dover deckte sich auf dieser gefährlichen Seite durch Niederbrennen von 5 Häusern. Morgens zog Rogers diesen bedrohten Posten ein.

Mit dem Anbruche des andern Tages wurden die Thüren der Kirchen, Waarenspeicher, Keller, Behälter u. s. w. erbrochen und es wurde begierig nach Beute gesucht. Aber Quaiaquil war damals

bei weitem nicht mehr die wohlhabende Stadt, welche sie einige Zeit früher gewesen, und sie war zudem kurz zuvor durch eine Feuersbrunst fast ganz eingeäschert worden; auch hatte man da, während der Unterhandlungen, Zeit gehabt, viele Kostbarkeiten rc. rc. wegzuschaffen. Einige Soldaten wollten die Gräber öffnen, um Kostbarkeiten zu finden, welche selten sich vorfanden; allein Rogers gestattete es nicht, weil kurz zuvor die Pest in der Stadt geherrscht hatte. Die Pinasse, der Dukeß, unter Anführung des Lieutenant Conneley, welche auf Angabe eines Indianers weiter den Fluß hinauf gesegelt war, weil dort in einigen Häusern und Barken große Geldsummen zu finden seien, kam Nachts 10 Uhr des andern Tages heim, und hatte an Silber, Ohrenringen, goldenen Ketten, die sie mehr als 12 vornehmen Damen abgenommen hatten, eine Beute von 1000 Pfund Sterling mitgebracht. Zugleich versicherte der Lieutenant, daß, wenn er an Leuten zahlreicher gewesen wäre, er noch eine Menge Fahrzeuge mit Effekten hätte aufgreifen können. Auch mit dem Feinde hatte er zu fechten gehabt, allein 16 Mann trieben 35 spanische Reiter zurück.

Am 24. ließ Dover auf den Thürmen der Kirchen, wo er seinen Posten hatte, die brittische Fahne wehen, während die andern Kapitains mit Plündern und Wegschaffen alles Anständigen fortfuhren, und Rogers den Gouverneur von Puna, nebst noch

einem Gefangenen an die Spanier im Walde sendete, die Ranzion der Stadt zu unterhandeln. Diese beiden kamen zurück, ohne zum Zwecke gekommen zu seyn.

Auf einmal erhielt man die Nachricht, daß der Feind von den Bergen herabkomme, und mit einem Angriffe drohe; sogleich ergriff man die Waffen. Ein Theil der Mannschaft wandte sich gegen den Feind, ein anderer hielt in der Stadt als Reserve. Rogers, der in der Stadt die Anordnungen getroffen hatte, begegnete auf der Brücke, Courtney, der sich zurückzog, weil die Spanier ihm zu zahlreich waren, beredete aber jetzt diesen, sogleich mit ihm wieder gegen die Spanier zu marschiren. Diese geringe Mannschaft vermochte die Spanier, wieder in den Wald sich zurückzuziehen, und daraus blos zu feuern. Am 25. April entstand abermals ein hitziges Scharmützel, in welchem aber die Spanier wieder in den Wald geworfen wurden. Um vor den Spaniern auch Nachts sicher zu seyn, hatte Rogers gute Anstalten getroffen; bei jedem Erscheinen der Spanier ward Allarm geschlagen, und die Britten stunden in den Waffen.

Endlich kamen die Unterhandlungen wegen der Ranzion der Stadt am 26. April 2 Uhr zu Stande. Diese versprach 30,000 Achterstücke nach Verlauf von 6 Tagen zu zahlen, und gab den Gouverneur von Puna, und noch einen angesehenen Alten als Gei-

seln. Hierauf zogen die Britten unter Trommelschlag, mit fliegenden Fahnen, aus Quaiaquil ab, und ließen wegen des durch Regen erweichten Bodens, welcher den Transport der Kanonen erschwerte, sie auf den Schultern starker Indianer in einer Senfte von Bambusrohr an Bord der Schiffe bringen. Ein Britte Johann Gabriel war aber so betrunken, daß er den Abzug der Seinen nicht vernahm, deßhalb von den Einwohnern der Stadt, die wieder im Besitz zurückkehrten, gefunden, aber gnädigst entlassen wurde.

Eine Menge Waaren mußten die Britten zurücklassen, weil der Raum ihrer Fahrzeuge sie nicht faßte. Was sie mitnahmen, bestand vorzüglich in Silber, auf 1200 Pfund Sterling geschätzt, in 4 Kanonen, 200 spanischen Flinten, 160 Tonnen geistiger Getränke, 150 Ballen Kaufmannsgut, 15 Tonnen Oel, 230 Säcke mit Hülsenfrüchten, dann in Kleidungsstücken, Hausbedarf, Pulver, Zucker, Indigo u. s. w.

Rogers eilte seinen Schiffen nun allein zu, und wurde mit Jubel an Bord derselben, nach einer zwölftägigen Abwesenheit, empfangen. Die Barken und Pinassen kamen mit den erbeuteten Fahrzeugen und Waaren ihm bald nach. Am 29. April ungefähr 3 Uhr Nachmittags machten die Britten schon wieder eine Prise. Ein Schiff von Pulania, mit Früchten, Zucker, getrocknetem Rindfleische, Mehl und

Schafen beladen, nahm Kapitain Cook mit dem gutbemannten Boote vom Havre de Grace ab.

Bis zum 2ten Mai wartete man mit größter Spannung auf die Ranzion, womit Quaiaquil sich losgekauft; schon argwöhnte man, daß der Corregidor bis zur Verstärkung aus Lima Zeit gewinnen wolle, als am Abende ein Abgeordneter der Stadt mit 22,000 Achterstücken abschläglicher Zahlung kam. Man nahm die Zahlung, versicherte aber, wenn bis morgen der Rest nicht folge, segle man nach England. Am andern Tage kam der Abgeordnete wieder, und brachte 3000 Stück mit dem Bemerken, der Rest, so wie noch 1200 Dollars zur Erkaufung einer Parthie Waaren von ihnen würde bald nachfolgen. Courtney, und die meisten Offiziere sahen blos darin einen Vorwand, die Britten aufzuhalten, und stimmten auf augenblickliche Abreise. Zuvor entließen sie den Gouverneur von Puna, verkauften die Beginning an die Spanier, gaben auch viele Gefangene dazu, und segelten mit den übrigen Geiseln bei günstigem Südsüd-Westwinde nach den Gallopagos-Inseln.

Am 17. sah man Land, am 18. war man bei Anbruch des Tages nur 4 Seemeilen von 2 großen Eylanden entfernt, die beinahe zusammenhingen. Hier ging ein Boot an das Land, um Wasser einzunehmen. Dieß kam jedoch alsbald mit der beunruhigenden Nachricht zurück, daß die ganze Insel ohne

Wasser, und überhaupt nichts als ein ganz lockerer, verbrannter und schwerer Boden sei, der unter den Tritten einsinke, und überall die Decke blos unterirdischer Höhlen scheine, welche nicht das Gewicht eines Mannes lange tragen könne. Rogers hielt die Insel, obgleich er einiges Grün und Strauchwerk auf ihr sah, für einen Vulkan.

Die zahlreichen Inseln, welche im Becken der Südsee zerstreut liegen, sind sämmtlich vulkanischer Art. Die hohen bestehen sämmtlich aus basaltischen Steinen, die niederen verdanken den Theil ihres Bodens, mit welchem sie über die Meeresfläche hervorragen, den Arbeiten der Korallenthierchen, denen sehr wahrscheinlich Gipfel vulkanischer Berge oder Ränder submariner Krater zur Unterlage dienen. Noch jetzt brennende Vulkane findet man indeß wenige. Nur in den Gruppen der Freundschafts- Gesellschafts- Marquesas-Inseln, auf dem vereinzelten Oster-Eylande und in der Kette der Sandwich-Inseln haben einzelne Lava-Ausbrüche Statt gefunden, und noch seltener zeigen sich fortdauernde, als welche nur allein den Namen Vulkane verdienen. Es sind in diesem Inselmeere, abgesehen von der mit brennenden Kegelbergen besezten Rändern derselben, welche den Saum des begränzenden Continents bilden, bis jetzt nur drei solcher Berge bekannt, 2 im Süden des Aequators, Tobronenu auf Otaheiti, und Tofna auf den

Freundschafts-Inseln, und einer im Norden des Aequators, der kolossale Mowna-Roa auf Owaihi.

Die Sterblichkeit auf den brittischen Schiffen ward groß, da die Medizin ausging. Am 22. verlor man die Barke, wo sich ein Offizier d'Hatlei befand, welcher in spanische Gefangenschaft gerieth; eine ebenfalls aus dem Gesichte verschwundene Gallione fand man nach einigen Stunden wieder. Am 26. mit dem Vorsatze, um Wasser am Festlande einzunehmen, weiter gesegelt, unterdrückte man am 6. Juni eine prächtige Idee der Gefangenen an Bord, die Britten zu ermorden, nahm am nämlichen Tage mit der Dukeß eine Prise an einem Schiffe, das von Panama nach Quaiaquil segeln wollte, und an dessen Bord sein Kapitain Juan Navarette, und, unter andern Passagieren, der für Valdivia bestimmte Festungskommandant Don Johann Cardosa befand, legte am 7. sich an der Ostküste der Insel Gorgona ganz nahe an, kaperte am 8ten abermals ein Fahrzeug, welches nach Quaiaquil segeln wollte, und hatte gerade beschlossen, nach Malaga eine Fahrt zu unternehmen, um vielleicht von dort aus eine Expedition nach den Goldgruben von Barbacore und San Juan zu machen, als Rogers, der wegen seiner Unpäßlichkeit der Berathschlagung der Offiziere nicht beiwohnen konnte, doch bedenklich ward, den gefangenen Kapitain Morel,

welcher mit Malaga sehr genau bekannt war, rufen ließ, der ihn von den Gefahren, die den Britten dort auf alle Art wohl ihren Plan scheitern machten, so viel und so überzeugend vortrug, daß Rogers und durch ihn seine Kameraden von dem Plane abkamen.

Auf der Insel Gorgona blieben die Britten 2 Wochen, kalfaterten ihre Schiffe und schufen den Havre de Grace zu einem Schiff von 20 Kanonen um, das nun Marquis genannt wurde, und den Kapitain Cook zum Befehlshaber erhielt. Auch die Gefangenen, namentlich die beiden Morels, Don Antonio, Don Cordosa, Navarette, und mehrere Damen wurden in diesem Zeitpunkte entlassen. Eben so kam man überein, den Gebrüdern Morel und dem Navarette ihre Schiffe, nebst allen Gütern, welche man mit sich zu schleppen aus Mangel eines sonderlichen Gebrauches sich wenig versucht fühlte, wieder zurückzugeben, was auch durch Ranzion geschah, und sogar an Navarette die Güter der lezten Prise um 12,000 Achterstücke verkaufte. Obgleich auch auf dieser Insel, die Offiziere, die Mannschaft, welche die Expedition mitgemacht, und namentlich wegen ihrer Tapferkeit Wilhelm Davis, Johann Stratton und Derrick Derrikson, mit Geld oder Waare belohnt hatten; so entstand doch eine Verschwörung, weil die Gaben Eini-

gen zu wenig schienen, die aber sogleich gedämpft ward.

Die Insel Gorgona hat in der Ferne das Aussehen, als ob es drei kleine Berge seien. Sie liegt unter dem dritten Grade nördlicher Breite, hat 3 Meilen Länge, und zwar von Nordost nach Südwest sich ziehend, ist sehr schmal, und sehr bewaldet. Vom Festlande ist sie etwa 6 Meilen entfernt. Die Mannschaft Rogers fing hier den ersten Ai, oder das Faulthier, welches auf sie den ersten Eindruck eines ganz gräßlich aussehenden Thieres machte. Auch Giftschlangen gab es auf dem Eylande von 3 — 4 Ellen Länge und von der Dicke eines Mannsarmes. Ein Neger wurde von einer gebissen und starb trotz der angewandten Mittel binnen 12 Stunden. Eine andere wand sich sogar am Kabeltau hinauf auf das Schiff, wo sie aber erschlagen ward.

Am 7. August segelten die 3 Schiffe von Gorgona gegen Tecames, weil die Mannschaft nicht in den Vorschlag Rogers eingegangen war, den Marquis nach Brasilien zu senden, um dort das Prisengut zu verkaufen, während die 2 andern Schiffe unter derselben Breite, namentlich gegen das jährliche Manilla-Schiff kreutzten. Am 18. August nahm die Dukeß eine von Panama nach Lima bestimmte Barke. Von ihrer Mannschaft erfuhr man, daß alle Bewohner der Küste auf der Hut vor den Britten seien, um Quaiaquils Schicksal nicht zu

erleiden. Schon die beiden Morels hatten Rogers am 27. vorigen Monats ein Gleiches ausgesagt, als sie wegen der Ranzion ihrer Schiffe wieder an Bord vom Festlande gekommen waren. Am 25. ankerten die Britten im Bai von Tecames, und fanden getaufte Indier, die erst dann mit den Britten handelten, als ihr Pater (Geistlicher) es ihnen erlaubt hatte. Sie hatten sogar, als der Dolmetscher White unbedachtsam an das Land getreten war, auf ihn geschossen. Rogers schenkte den Indiern auch 3 Heiligenbilder und einen Hauptschmuck aus Federn für ihres Häuptlings Gemahlin. Am 10. September waren die 3 Schiffe an eine der Gallapagos-Inseln, am 4ten Oktober bei den Tres Marias, am 15. Oktober befanden sie sich unter 22° 55′ nördlicher Breite und entdeckten Kalifornien in einer Ferne von 7—8 Leaques. Bald kam man in Bekanntschaft mit den Kaliforniern, und nachdem man die Zeremonie der wechselseitigen Freundschaft gemacht hatte, handelte und tauschte man miteinander. Doch war den Kaliforniern die europäische Art des Waarentausches völlig unbekannt. Man ward endlich wechselweise so gut und so vertraut miteinander, daß den Britten alles Preis stand, nur nicht die Weiber, Kinder und Waffen der Eingebornen.

Die Britten fanden die Eingebornen von dunkelbrauner Farbe, gerade und wohlgewachsen, mit

langen schwarzen Haaren und nackt gehen. Sie bewunderten sie als geschickte Taucher und treffliche Bogenschützen, und schäzten sie als sehr gefällige Leute.

Der Plan der Britten, das von Manilla kommende, reich mit Schätzen beladene Schiff wegzufangen, schien jetzt um so gewisser gescheitert, als schon bereits ein Monat seit der Zeit vergangen war, in welche sonst die Ankunft dieses Schiffes fiel. Am 21. Dezember, als man schon gar keine Hoffnung mehr hatte, rief auf einmal plötzlich der Späher im Mastkorb herab, daß er ein Schiff, in Entfernung von etwa 7 Meilen sehe. Begierig steuerte man sogleich darauf los, allein erst am 2. Tage konnte man es aus Mangel an Wind erreichen. Der Kampf sollte nun beginnen, es bedurfte des Muthes und der Anfeuerung dazu; aber kein Brantwein war mehr da. Da ließ Rogers einen Kessel Chokolade kochen, ihn geniessen, dann andächtig die Mannschaft beten, und in Gottes Namen zum Wagniß des Kampfes schreiten. Von beiden Seiten schoß man mit Kanonen und Kleingewehr heftig aufeinander, da strichen denn nach einiger Zeit die Spanier ihre Flaggen, und sogleich sendete Rogers die Pinasse an die Prise, die Nuestra Sennora de la Incarnazion (Unsre Frau von der Menschwerdung) sich nannte, um den tapfern Kapitain derselben Johann Pichberty, einen gebornen Franzosen, und die übrigen Offiziere

als Gefangene herüber zu bringen. Das spanische Schiff hatte reiche Ladung, 20 Kanonen und 193 Menschen an Bord. Bei diesem glücklichen Gefechte wurde aber Rogers in die linke Backe verwundet. Ein beträchtlicher Theil seiner Oberkinnlade wurde durch den Schuß hinweggenommen, und die Zähne fielen ihm, als er zusammenstürzte, größtentheils aus dem Munde.

Da die Gefangenen sagten, daß mit ihnen von Manilla noch ein weit größeres Schiff abgegangen, aber ein so schlechter Segler sei, daß es ihnen seit 3 Monaten ganz aus den Augen gekommen, segelten am Weihnachtstage die Dukeß und der Marquis ab, um diesem Schiffe aufzulauern. Zugleich hatte Rogers auf dem Gipfel eines Berges, wo man eine weite Aussicht in das Meer hatte, 2 Schildwachen gestellt, die dreimal die ihnen mitgegebenen Fahnen schwenken sollten, wenn sie ein Schiff auf hoher See erblickten.

Am 26. Nachmittags gaben wirklich die Schildwachen das Zeichen; alles war freudig; trotz des Leidens an der Wunde ging Rogers um 7 Uhr Abends unter Segel, und machte sowohl die Nacht, als den folgenden Tag ununterbrochen Jagd auf dieses Schiff. Sein Schiff hatte zu wenig Wind, daher geriethen die andern eher mit dem Feinde in das Gefecht. Allein er kam noch zur rechten Zeit an, wo der Marquis so geschwächt war, daß er nicht fort-

schlagen konnte, griff nun muthig das spanische Schiff an; allein die Feinde waren zahlreich, das Schiff führte viele Kanonen, und dazu erlitt Rogers noch das Unglück, selbst wieder am Beine schwer verwundet zu werden, auch fing ein Kartuschenkasten Feuer, der dadurch alle 3 Schiffe beschädigte. Von nun an stand man von des Feindes Angriff und Verfolgung ab, und kehrte nach dem Hafen von Puerto Seguro zurück, wo man die Schiffe in einigen Tagen wieder ausbesserte. Auch hier entließ man Pichberty nebst allen andern Gefangenen und Geiseln, und gab Pichbertys Schiff dem Kapitain Dover zum Befehlshaber, doch so, daß er nicht, sondern die sehr geschickten Offiziere Fry und Stratton über die Manövers, u. s. w. zu sagen hatten, und er nur auf Alles sorgfältig wachen sollte, was das Interesse der Eigenthümer betreffe, damit diese nicht bevortheilt würden.

In diesen Gewässern war gar keine Hoffnung auf wichtige Prisen mehr; man beschloß nun nach Ostindien zu segeln, bezeichnete, im Fall des Getrenntwerdens von einander, die Ladronen-Insel Quam, verließ wirklich am 10. Januar Porto Seguro, erreichte am 10. März endlich die Inseln Sarpana und Quam und legte an letzterer an.

Diese Insel wo Rogers landete, hatte den Ankerplatz auf der Westseite und in der Mitte eine Bucht mit einigen, nach spanischer Art gebauten

Häusern. Sie hat eine Menge Berge und Thäler, und Flüsse mit sehr gutem Wasser, und erzeugt Orangen, Limonien, Zitronen, Muskateller-Melonen, Brodfrucht, Kokusnüsse u. d. gl. mehr. Auch Schweine, Hühner, Rindvieh u. s. w. traf man an. Die Eingebornen waren muskulöse Menschen von langer Statur und fast ganz nackt gehend. Ihre Hauptwaffen bestanden aus Schleudern, aus denen sie einen eigens hart gebrannten Thon warfen, und aus Wurfspießen vom härtesten Holze gefertigt. Spanier hatten sich hier, wie auf den übrigen Diebs-Inseln angesiedelt. Die meisten Eingebornen von Quam waren zu Katholiken gemacht worden. Acht europäische Geistliche traf man schon dort, welche zugleich auch die Lehrer des Volks machten, daß fast die meisten Eingebornen spanisch sprachen und verstanden, und daher einige unter ihnen so weit ausgebildet waren, daß sie schon als Schullehrer dienen konnten.

Anfangs wollten die Eingebornen mit den Briten keine Verbindung anknüpfen, bis der Gouverneur es ihnen gestattete. Diese Erlaubniß war aber doch bald ausgewirkt, da Rogers versichern ließ, er werde sich friedlich verhalten, und er wolle nur Mundvorrath einkaufen, und da er dann drohte, würde man ihm dieses billige Verlangen verweigern, sogleich feindlich loszubrechen. Die Erlaubniß kam zur rechten Zeit: denn, wenn man nicht schnell Pro-

viant herbeischaffte, war man in Gefahr Hungers zu sterben, so gering war nur noch der Vorrath an Lebensbedarf. Man nahm nun solchen in gehöriger Quantität ein. Der Gouverneur war sehr artig; die Spanier wie die Britten bewirtheten sich gegenseitig im Gouvernements-Hause und an Bord der Schiffe, machten sich andere Ehrenbezeugungen und gegenseitig Geschenke. Obgleich Rogers sehr an seinen Wunden litt, ließ er sich doch auf einem Stuhle hin und her tragen.

Am 21. März verließen die Britten diese Insel, kamen am 14. April, eben, als sie unter dem 23sten Grade nördlicher Breite waren, in die Nähe von 3 Wasserhosen, welche 2 Kanonenschüsse von der Dukeß noch zerstreuten, ehe der dadurch bedrohte Marquis unglücklich ward, hatten bald darauf wieder das Unglück, einen Sturm ausstehen zu müssen, wobei der Marquis und ein anderes Fahrzeug sehr beschädigt wurden, auch der Duke ein solches Leck erhielt, daß dieser nicht verstopft werden konnte, und die Mannschaft beständig pumpen mußte. Sie segelten hierauf einige Tage an den Küsten des Hochlands von Neu-Guinea hin, und erreichten endlich am 25. Mai die Insel Bouton, 4 Meilen von der Südostspitze von Macassar. Allein man mußte 3 — 4 Tage lothsen, bis man bei 30 — 40 Faden Tiefe für den Duke und die Dukeß einen Ankerplatz fand.

Man fand Bouton als ein Eyland von beinahe 30 Meilen Länge; aber sehr arm gegen andere Inseln. Das einzige Gewürz, welches die Insel erzeugte, war der Muskatnußbaum. Bouton liegt unter dem 5° 20′ südlicher Breite. Die Eingebornen waren gut gewachsen, von Mittelgröße, ohne sehr auffallende Physiognomine, und einer dunkel oliven Farbe, gingen, der König, wie das Volk, fast ganz nakt, sprachen maleyisch, und bekannten sich zu einer leichten mahomedanischen Religion. Diese Eingebornen kamen häufig mit ihren Fahrzeugen an die brittischen Schiffe, und man handelte, kaufte und tauschte lebhaft. Obgleich der Häuptling die an ihn abgeordneten Britten, namentlich Dampier, Konnely und Vanburgh artig empfing, und dessen Gunst man durch das Geschenk einer Bischofsmütze, an welcher er große Freude hatte, gewonnen glaubte, fingen doch Rogers und die übrigen Offiziere an, mißtrauisch zu werden, und fürchteten, daß man hier doch mit einem höchst eigennützigen und betrügerischen Volke zu thun habe, besonders da der Häuptling, wie man erfuhr, sie zwingen wolle, ihm eine Quantität Lebensmittel zu einem außerordentlich hohen Preis abzukaufen, und bis dieß geschehen, Vanburgh als Geisel zurückbehalten wolle. Zum Glücke war eben der Dollmetscher, der dem Könige der Insel in allen Handelsangelegenheiten vom größten Nutzen, ja fast unentbehrlich war, ein Portugiese,

an Bord gekommen, und man machte sogleich Repressalie an ihm. Obgleich dieser einen günstigen Augenblick benutzte, um in seine Piroe zu springen und abzustossen, ward er aber doch wieder aufgegriffen. Nun bat der Dolmetscher sogleich den König beweglich, ihn zu befreien, und alle Britten, die jenseits gehalten würden, zu entlassen; es geschah. Man entließ den Dolmetscher und segelte am 8. Juni von der Insel Bouton ab.

Weil man keinen Insulaner als Lootsen bekommen konnte, der sie aus der Meeresenge hinausbrachte, war es den Britten äußerst erwünscht, als sie am 9. Juni einen malayischen Schiffskapitain trafen, der für eine Kleinigkeit versprach, sie nicht nur durch die Meeresenge, sondern auch bis Batavia selbst zu bringen, und sie nun jene gefährlichen Untiefen vermeiden konnten, welche in jenem Seestrich damals nur den Holländern und den mit ihnen handelnden Malayen bekannt waren. Am 17. Juni erfuhren sie durch ein, ihnen begegnetes Schiff, daß der Großadmiral von England, der Prinz von Dänemark todt sei, und am 20. liefen sie auf der Rhede von Batavia ein, wo sie einen trefflichen Ankerplatz und viele bereits hier liegende Schiffe fanden.

Obgleich der Gouverneur die Offiziere artig empfing, dauerte es doch sehr lange, (bis zum 23. Juli) bis sie Erlaubniß erhielten, auf der kleinen In-

sel Hoorn, welche im Eingange des Hafens von Batavia liegt, die Schiffe zu kalfatern. Nur äußerst theuer konnten sie Lebensmittel bekommen, und dann nur mit Mühe selbst eine Unterredung mit dem Gouverneur wieder erhalten, wenn sie seinen Sekretär und seine Gardisten bestachen. Auch konnten sie um keinen Preis die Erlaubniß erhalten, ihre Schiffe auf der Insel Unherst, die tauglicher als Hoorn war, auszubessern, eben so keinen einzigen holländischen Zimmermann. Allein die Holländer behandelten stets die Britten äußerlich mit größter Höflichkeit und anscheinender Freundschaft, aber innerlich stets als Feinde, wie sich hier zeigte. Dieß noch um so mehr, als der Gouverneur allen Holländern verbot, den Marquis, welchen die brittischen Kapitaine verkaufen wollten, abzunehmen, so daß man dieses Schiff um einen Spottpreis an den Kapitain Opey, von der englischen Fregatte Oley in London losschlagen mußte. Endlich am 12. Oktober hatten die Britten ihre Schiffe gebessert, Proviant eingenommen, und gingen, Batavia verlassend, unter Segel, dem Vorgebirge der guten Hoffnung zu.

Rogers hatte während des Aufenthaltes zu Batavia eine schwere Operation wegen seiner Wunde am Beine ausgestanden; auch eine andere an seinem Backen. Die im Backen immer noch gesessene Kugel hatte der Wundarzt bisher für ein bloßes hinaufge-

schobenes Stück des zerschmetterten Kinnbackens gehalten: jetzt bemerkte man den Irrthum, der das Ausschneiden der Kugel nothwendig machte. Rogers genaß von seinen Wunden, wiewohl nur langsam. — Auch starben zu Batavia oder Hoorn wegen des ungesunden Wassers und Klima einige der Mannschaft.

Am 17. Oktober nahmen die Britten auf der Prinzen-Insel in der Sundastrasse am Java-Vorgebirge Holz und Wasser ein, segelten hierauf weiter fort, erreichten am 28. Dezember die Kapstadt und liefen unter gegenseitigem Salutiren von ihren Schiffen und aus dem Fort, in den Hafen ein. Obgleich es Rogers unangenehm war, blieben die englischen Schiffe hier bis zum 5. April kommenden Jahres liegen, um in Gesellschaft von 16 holländischen und einigen andern englischen Schiffen nach Europa zurückzusegeln. Am 23. Julius kam diese Flotte im Texel an, wo die Holländer ihr Vaterland, Rogers aber den holländischen Admiral mit Abfeuern des Geschützes salutirten. Am 24. begab sich Rogers nach Amsterdam, um unter andern Geschäften seine Schiffe zu verproviantiren, kehrte nach dem Texel zurück und segelte von da am 22. September ab. Am 2. Oktober auf den Downs oder Dünen anlegend, begrüßte er sein hohes Albion.

Johann Klipperton's Weltumseglung in den Jahren 1719—1722. Von Professor Dr. Fr. Schneidawind.

Verführt durch das Glück des Kapitain Rogers auf seiner Fahrt, verbanden sich im Jahre 1718 einige brittische Kaufleute, als Kaper zwei Schiffe, welche Succeß und Speedwell hießen, in die Südsee zu senden, besonders weil es unzweifelhaft schien, daß in Bälde ein Krieg zwischen Großbrittanien und Spanien ausbrechen müße. Der Zweck dieser Expedition sollte seyn, nach Kap Horn zu segeln, oder, je nachdem die Umstände das Eine oder das Andere mehr geböten, durch die Magallanische Straße zu steuern; dann hierauf in die Südsee zu segeln, an den Küsten von Chili, Peru und Mexiko zu kreuzen, und, wo möglich, das große Schiff von Acapulko zu kapern. Der Kapitain Joh. Klipperton erhielt das Kommando und zugleich auf

dem Succeß; auf dem Speedwell aber erhielt den Befehl der Kapitain Schelvock, Lieutenant der königlichen Marine, der zu seinen zweiten Kapitain den Simon Hatley erhielt, welcher mit Rogers gereißt, aber in spanische Gefangenschaft gerathen war. Klipperton und Schelvock erhielten vor Allem noch die Instruktion, das Getrenntwerden so viel als möglich zu vermeiden, bei wichtigen Unternehmungen stäts Berathung zu halten, den Beschluß niederzuschreiben und immer nach diesem zu handeln u. d. gl. — In Plymouth lagen beide Schiffe, günstigen Wind erwartend.

Am 13. Februar 1719 stach Klipperton mit seinen beiden Schiffen in die See; allein durch Nachläßigkeit befanden sich, wie man unter Segel ging, alle Tonnen mit geistigem Getränke auf dem Speedwell, deren Vertheilung noch nicht geschehen war; deshalb konnte auch wegen der Schwere der Speedwell nicht gut segeln, und neigte sich sogar auf die Seite, wodurch ihm manche Gefahr drohte. Der Kapitain Schelvock kam am 15. an den Succeß, beklagte sich bei Klipperton darüber, und wollte, daß dieser seinen Antheil Wein und Brandwein zu sich nehme, weil er auch den Vortheil noch dabei gewinne, einige seiner Kanonen in den Schiffsraum bringen zu können. Allein Klipperton, nachläßig und gleichgiltig, that es nicht.

Am 15. hatte sich Regenschauer erhoben; am 19.

Abends zwischen 9—10 Uhr kam ein fürchterlicher Wind, der beide Fahrzeuge nöthigte, endlich alle Segel einzuziehen, und es nicht zu wagen, die ganze Nacht nur ein Segel aufzuziehen. Gegen 2 Uhr nach Mittag des 20sten legte sich der Sturmwind; Klipperton ging unter Segel, und nahm die Richtung südöstlich; Shelvock hingegen gerieth in die entgegen gesetzte Richtung, nämlich nordwestlich, so, daß beide Kapitains von diesem Moment an gänzlich von einander getrennt wurden. Hier fängt demnach Klippertons Reise um die Welt auf dem Succeß an.

Klipperton steuerte den kanarischen Inseln zu, welche als ein Sammlungspunkt im Falle des Getrenntwerdens bezeichnet waren, und kam sehr schnell schon am 5. März, dahin; laut der Instruktion wartete er 10 Tage auf den Speedwell, aber umsonst. Am 15. segelte er von Gomera ab, erblickte am Abende des 21. Sct. Vinkent, eine der Kap Verdischen Inseln, und wartete auch hier, als den zweiten Punkt zum Zusammenkommen, vergebens. Die Mannschaft des Succeß ward durch diese unselige Trennung so unmuthig, daß Klipperton sie nur mit Mühe zur Fortsetzung der Fahrt bewegen konnte.

Weitersteuernd, war er zu Ende des Mai unter 52° 15′ S. Breite bei dem Jungfern-Kap, der Nordspitze des Eingangs in die Magellanische

Meerenge. Er fuhr ein, und segelte bis zur Königin Elisabeth-Insel. Die Pinasse (Boot) setzte hier Leute an das Land, um Trinkwasser aus einem Flusse einzuholen, der eben zu dieser Jahreszeit eingefroren war. Auch fand Klipperton eine Bai, die er wegen ihrer Tiefe No Bottom Bay, (Grundlose Bay) nannte. Am 29. waren 2 Insulaner mit einem Weibe und einem Knaben auf ihrem Kanot zum Schiffe gekommen, wo sie gegen kleine Messer wilde Gänse und Enten vertauschten. Diese Leute waren dunkelfärbig, mit runden Gesichtern, schwarzen, schlichten und kurzen Haaren, und von mittlerem Schlage. Sie trugen keine andere Bedeckung, als ein Thierfell um die Hüfte geschlungen; um ihre Arme und Füsse hatten sie jedoch sich an den Knöcheln einen sehr schönen hellblauen Ring gemalt. Auch waren sie mit Bogen und Pfeilen und Fischergeräth versehen. Das Kanot bestand, wie es schien, blos aus zusammen genähten Baumrinden, in der Mitte desselben brannte ein Feuer. Die Männer schienen sehr eifersüchtig, weil sie dem Weibe durchaus nicht gestatteten, an Bord des Succeß zu gehen.

Da ein Gerücht ging, als wenn im Jahre 1713 eine französische Tartane eine neue Straße aufgefunden, die ebenfalls in die Südsee führen sollte, und da es Klipperton, diese Strasse aufzufinden, äußerst wünschenswerth seyn mußte, weil die Fahrt

durch Magellans Meerenge mit sehr viel Beschwerden verknüpft war, sendete er am 20. Julius die Pinasse ab, sie aufzufinden, welche eine Passage zwar fand, die aber so enge war, daß der Succeß unmöglich durchkommen konnte. Als Offiziere diese vermeintliche Straße am 1. August untersuchten und sich nicht überzeugen konnten, daß sie mit der Südsee wirklich zusammenhänge, setzte man die Reise durch die Magellanische Enge fort, und erreichte nach Besiegung vielen Ungemachs und vieler Fährlichkeiten am 13. August die Südsee.

Bereits war Mangel an Lebensmitteln und andern Nothwendigkeiten oder Bedürfnissen eingetreten. Man konnte vor der Hand nicht daran denken, Wichtiges unternehmen zu können, sondern man mußte der Instruktion gemäß, zuerst auf Juan Fernandez segeln, welches Eyland auf dem Falle des Getrenntwerdens zum dritten Stelldichein gewählt war. Am 7. September ankerte hier Klipperton. Sein Suchen nach dem Speedwell war abermals umsonst. Die Mannschaft der Succeß murrte laut: denn daß Shelvock mit all' ihrem Brandwein verschwunden war, empfand sie am härtesten, und in ihrem Ingrimme verwünschte und verfluchte sie den armen Kapitain Shelvock. Klipperton suchte seine Mannschaft zu beruhigen, und gab ihr laut zu verstehen, daß man sich jetzt aller Hoffnung des Wiederzusammentreffens entschlagen müße. Doch zur wei-

tern Vorsicht ließ er auf einen Baum an dem gewöhnlichen Landungsplatze, der vor Allem in die Augen fiel, die Worte: „John Klipperton Capitain und W. Magée" (Name des gut bekannten Wundarztes auf dem Succeß) und die Zahl „1719" eingraviren, um Shelvock ein Zeichen zu hinterlassen. Auch errichtete man, ehe man von der Insel abfuhr, ein Kreuz und begrub am Fuße desselben eine Flasche mit einem an Kapitain Shelvock gerichteten Briefe, in welchem man ihn noch ein anderes Stelldichein gab, und verschiedene Signale bezeignete durch welche man eine Wiedervereinigung auf der Südsee möglich machen könne.

Auf Juan Fernandez besserten die Britten ihre Schiffe aus, nahmen Holz und Wasser ein, und erhielten an den vielen Ziegen, die sich vorfanden, einen trefflichen, zugleich bei ihrem Mangel sehr willkommenen Mundvorrath; auch fanden sie noch überdieß eine Quantität Salz, welches französische Schiffe vor Kurzem hier gelassen hatten. — Die Annehmlichkeiten des Klima verführten 4 Seeleute, auf dem Eylande zu bleiben. Klipperton ließ nach ihnen suchen, weil er nicht einen Mann entbehren konnte, fand aber nur zwei derselben wieder, welche der Weile Gefangene eines Jägerhaufens auf der Ostseite der Insel geworden waren.

Am 8. Oktober frühe 8 Uhr ging Klipperton bei gutem Winde in die See. Am 25. Oktober er-

jagte er ein Fahrzeug ohne allen Werth, am 26sten aber wohl eine bessere Prise an dem Schiffe: „Sant Vincent“ von 150 Tonnen Last, das, mit Holz beladen von Guaiaquil kam. Am 30. kaperte er das Schiff: „die Dreieinigkeit,“ von 400 Tonnen Last und am 2. November ein anderes Fahrzeug von 70 Lasten, worauf man eine große Summe baaren Geldes, und ungefähr 400 Eimer Wein und gebrannten Wassers fand, wodurch auf einmal die Klage und das Sehnen der Matrosen nach geistigen Getränken, nach langer Entbehrung, gestillt wurden. Auf dieser Prise befand sich auch die Gräfin von Laguna, welcher Klipperton nach freier Wahl, auf der Prise zu bleiben gestattete, und ihr einen Offizier mit einer Wache sendete, um sie gegen Belästigungen zu schirmen. Am 12. nahm Klipperton wieder ein Schiff von 200 Lasten und am 24. abermals ein gleich starkes. Beide Schiffe waren mit Holz beladen und von Panama nach Lima bestimmt. Am 27. November legte Klipperton mit all' seinen Prisen an der Insel la Plata an.

Hier pflog er nun Rath mit sich, wie er seine Fahrt so Vortheil bringend für Alle, wie möglich, machen könnte. Ihm war zudem bekannt, daß die Spanier hier an ihren Küsten nur zu sehr auf ihrer Hut seien; ja sogar 2 Kriegsschiffe von 50 und 34 Kanonen ausgerüstet hätten, um ihm aufzulauern. Weil er auch wenig Hoffnung hatte, in dieser Ge-

gend die auf den Prisen gemachten Güter ranzioniren zu können, und es nicht der Mühe werth schien, sie nach England zu führen, nahm er Rogers Projekt zur Hand und sendete eine ganze Ladung von Prisengütern, ungefähr 100,000 Pfund Sterling werth, zum Verkauf nach Brasilien. Zu diesem Behufe hatte er das Fahrzeug, auf welchem die Gräfin von Laguna sich befand, ausgerüstet, gut proviantirt und mit 13 Britten und 10 Negern bemannt. Zum Kapitain hatte er den Seemann Mitchell bestellt.

Inzwischen kreutzte Klipperton an den Küsten herum. Am 12. Dezember hatte er das Glück, das Schiff: „der Rosenkranz" von Cherippe zu nehmen, am 27. in Guancharo-Bay zwei andere Schiffe, am 21. Januar das Schiff: „Prinz Eugen" von Panama nach Lima bestimmt, welches den gewesenen Kommandanten von Panama, Marquis de Villa Roche, nebst dessen Familie an Bord hatte, und am 24. Junius ein mit Kokusnüssen und Bauholz beladenes Schiff zu kapern. Lange Zeit näherte sich Klipperton blos Nachts dem Lande. Am 9. Januar 1720 war er auf der Yorks-Rhede auf der Nordseite der Herzog Yorks-Insel, gerade unter dem Aequator gewesen, wo er gutes Wasser eingenommen, und 10 Tage zur Ausbesserung seines Schiffes verweilt hatte. Am 20sten April hatte er im Meerbusen von Amapalla ge-

landet, aber kein Trinkwasser gefunden; solches konnte er erst auf der Tiger-Insel einnehmen.

Am 11. August ankerte Klipperton mit seiner Beute an den Lobos de la mar. Während er hier lag, zettelte der Bootsmann und dessen Freund eine Verschwörung an: die Offiziere an der Insel auszusetzen, jeden, der sich widersetzen wollte, nieder zu machen, und mit dem Succeß davon zu gehen. Allein am 6. September entdeckte man glücklich dieses schöne Vorhaben, strafte die beiden Rädelsführer hart und führte die Anderen, die mit diesen Burschen gehalten, zur Treue und Pflicht zurück.

Am 1sten November segelten unsere Britten der Bay von Conception zu, nahmen unterwegs ein mit Tabak, Zucker und Tuch beladenes Schiff hinweg, erreichten am 6. gegen Nachmittag die Bay — fanden aber zu ihrem, eben nicht angenehmsten, Erstaunen, in ihr 3 segelfertige spanische Kriegsschiffe, welche auch, die Britten erblickend, sogleich die Kabeltaue kappten, und ihre Jagd auf sie begonnen. Der Succeß und die bei sich habende Prise, welche der Leutenant Milne kommandirte, kamen nun in Noth. Milne's Schiff ward auch von dem besten spanischen Segler bald genommen und der Succeß gewann nur dadurch Zeit zur Flucht, weil das größte der spanischen Kriegsschiffe seinen Besan-Topmast verlor, blos eine Kanone abfeuerte und die Küste suchte.

Am 16. begegnete der Succeß wieder einem spanischen Kriegsschiffe, das sich aber durch Schnellsegeln seiner Jagd darauf entzog. Klipperton setzte seine Fahrt nordwärts fort, hauptsächlich um Mehl und anderen Mundvorrath einzunehmen, woran äusserster Mangel war. Auf den Gallopagos-Inseln am 6. Dezember angekommen, konnte er wegen heftiger Brandung wohl nicht landen, und segelte der Kokus-Insel zu, wo man frische Mundvorräthe zu finden hoffte und namentlich solche, welche den vielen Kranken nothwendig waren.

Am 17. bekam man diese Insel zu Gesicht; und am 18. landete man. Der Jubel der Mannschaft war groß. Jeder, welcher sich nur immer auf dem Schiffe entbehrlich machen konnte, begab sich auf das Land, wo es Ueberfluß an Geflügel, Vogeleiern, Kokusnüssen u. d. gl. gab, und vorzüglich den Kranken, die unter ein großes Gezelt gebracht worden, wohl zu statten kam. Auch ließ Klipperton die letzte Brandweintonne anzapfen, bewilligte Jedem davon täglich einen Schluck und gab am Neujahrstage eine mehr als große Portion starkes Bier preis. Am 20. Januar 1721 hatte er seine Leute, welche sich auf dem Eylande zerstreut hatten, beisammen, bis auf 3 Britten und 8 Neger, die wohl die Annehmlichkeiten des Landes, hier zu bleiben, verlockte, und ging, nachdem er das nöthige Holz und Wasser eingenommen, wieder in die See.

Am 25. Jänner erreichte der Kapitain Mexikos Küste. Gegen 7 Uhr Abends bemerkte er ein Schiff, und sendete sogleich den Lieutenant Davidson mit der Pinasse zur Jagd darauf ab. Wohl war das Schiff, das der Lieutenant nach einigen Stunden traf und anhielt, ein spanisches, und hieß Jesus Maria; allein auf demselben kommandirte zum Erstaunen Aller — der von Klipperton getrennte Shelvock, der seinen Speedwell und viele seiner Leute verloren hatte, und auf diesem Spanier, einer Prise, fuhr. Um 8 Uhr Abends des 26. kam Shelvock auf Klippertons Einladung selbst an Bord, und gab einen umständlichen Bericht von seinem Schicksale, welches wir noch kennen lernen werden.

Doch trennte sich Klipperton wieder von ihm und fuhr fort, nordwärts zu steuern; aber zu Anfang März schien es ihm gerathener, sich mit Shelvock wieder in Verbindung zu setzen, um das nach Acapulco gehende Registerschiff von Manila um so gewisser zu kapern; traf auch den 13. wirklich den Kapitain Shelvock und ging mit seinen Lieutenants an dessen Bord. Hier kamen die Kapitaine überein, daß sie in Gemeinschaft den Angriff auf bemeldetes Schiff machen wollten, und zwar so, daß man, sobald man es erreicht habe, es enterte, indem bei einem so gefährlichen Unternehmen blos Tollkühnheit und Energie den Sieg erzielen könne. Da aber am 15. Klipperton nach einer neuen Berathung mit

seinen Offizieren an Shelvock und seine Leute das Resultat sendete, „daß Kapitain Shelvock und die Seinen alles unter sich vertheilte Geld wieder hergeben, und, wie es der mit den Rhedern (Ausrüstern der Schiffe) geschlossene Kontrakt erheische, ein gemeinschaftlicher Fond aus diesem, und aus dem, auf dem Succeß befindlichen Gelde gemacht werden sollte" — er darauf keine Antwort erhielt, so überzeugte er sich, daß mit seinem gewesenen Kompagnon jetzt nichts mehr anzufangen sei, und gab die projektirte Wiedervereinigung mit ihm auf. Allein wartete er auf die Ankunft des Manilla-Schiffes, noch über die gewöhnliche Zeit seines Eintreffens, und segelte dann auf Ostindien zu.

Am 13. Mai ging Klipperton auf der Rhede der Ladronen-Insel Guam vor Anker. Er erwirkte durch den Agenten der Rheder, Godfrey, den er an Bord hatte, bei dem spanischen Gouverneur Umatta die Erlaubniß, von den Eingebornen Mundvorrath und Lebensmittel zu erhandeln, sah auch den Marquis von Villa Roche von dem Gouverneur ranzionirt, zerfiel aber leider! weil er den Spaniern nicht Pulver und Blei verabfolgen lassen konnte oder wollte, was jene schlechterdings forderten, mit ihnen so, daß es zu Thätlichkeiten kam. Die Spanier errichteten sogleich eine Batterie am Strande und feuerten auf die Britten und deren Schiff. Nicht genug, daß außer mehrerer Mann-

schaft Klipperton seinen ersten Lieutenant verlor, lief auch das Schiff auf den Strand, verlor alle seine Anker, konnte nicht flott werden, und erlitt furchtbaren Schaden durch das Element, wie durch die Menschen. Klipperton wurde des andern Tages um 2 Uhr aufgefordert, sich zu ergeben, wenn er nicht Gelüste trüge, über die Klinge springen zu wollen; er nahm jedoch diese Aufforderung nicht an, sondern suchte durch Erleichterung und alle andere Mittel den Succeß flott zu machen und fort zu bringen, was auch am 30. um 6 Uhr Abends gelang.

Mit der Aufopferung von sämmtlichen Ankern und Kabeltauen, von 4 Kanonen, 19 Pulvertonnen und vielen anderen Schätzbaren, und nach dem Verluste von 2 Todten und 6 Verwundeten hatte sich Klipperton nur losreissen können. Wie er am andern Tage sein beschädigtes Schiff genau untersuchte, fand er es so wenig zur Weiterfahrt bei starkem Winde, wie er eben jetzt blies, geeignet, daß er es nicht wagen durfte, sich eines Segels zu bedienen — sondern war gezwungen, eine ganze Woche lang, bei sehr veränderlichem Winde und stürmischer See mit bloßen nackten Masten zu fahren. Dieß war wirklich für Leute, die sich so eben auf einem ihnen noch sehr unbekannten Meere befanden und nach Charten auf welche man sich noch dazu nicht verlassen konnte, steuerten, eine verzweiflungsvolle Lage.

Sie kamen am 1sten Julius wieder an Inseln,

fragten nach, fanden, daß sie weit von der portugiesischen Niederlassung von Macao in China, wohin sie wollten, abgekommen seien und segelten nun nach Amoy, einer Küste auf der Südwestseite von China unter dem 24° 32′ nördlicher Breite, wo sie am 5. glücklich im Hafen einliefen, dessen Eingang sich sehr auszeichnet, weil er ein hohes Gebirg im Hintergrunde hat, auf dessen Gipfel ein Thurm steht, der vom Meere aus schon in der Entfernung von 20 Leagues gesehen wird. Auf der andern Seite desselben ist eine kleine Insel, welche unmittelbar vor der Bay liegt. Sie fuhren in diese am 6 Julius ein. Kaum hatten sie aber angelegt, als schon 10 chinesische Zollbeamte an Bord erschienen. Am 12. gingen die brittischen Offiziere an das Land, um dem Hoppo (Gouverneur?) ihre Aufwartung zu machen, der sie zwar höflich empfing und ihnen Erlaubniß zum Bleiben im Hafen ertheilte; allein dafür 400 Pfund Sterling als Hafenabgabe verlangte, welche auch entrichtet werden mußten.

Kaum in Amoy angekommen, gerieth die Mannschaft der Succeß in offenen Aufruhr gegen ihren Kapitain, und verlangte von ihm unverzüglich die Vertheilung der Prisengelder, weil der Succeß in einem Zustande sei, in welchem er schlechterdings zu keiner Fahrt mehr tauge. Sie verweigerte, bis dieses geschehen, jede Arbeit, ging ohne Urlaub an das Land, ohne daß Klipperton es wagen durfte,

die Bursche abzustrafen. Diese vergaßen sich und die schuldige Subordination gegen ihren Kapitain endlich so sehr, daß sie sogar aus ihrer Mitte einen gewißen Cook zum Kapitain sich wählten und sich an den chinesischen Richter, den Mandarin des Ortes, wandten, um sich durch ihn Gerechtigkeit, wie sie ihr Begehren nannten, gegen Klipperton zu verschaffen, welchen auch der Mandarin vor sich beschied.

Klipperton zeigte ihm den schriftlich aufgesetzten Vertrag der Rheder vor, aus dem hervorging, daß die Vertheilung der Prisengelder nicht eher, als nach der Rückkehr in London vor sich gehen könnte; dennoch konnte er, weil Cook den Mandarin sehr für sich eingenommen, durch seine gewichtigen Gründe nur erzielen, daß der Mandarin befahl, die ganze eine Hälfte des auf dem Schiffe befindlichen Gutes zu sondern, und blos für die Schiffsausrüster zu bestimmen, die andere Hälfte aber zu vertheilen. Man gab den Theil für die Schiffsausrüster, welcher an baarem Gelde, an verarbeitetem Silber und Gold, an Juwelen 6—7000 Pfund Sterling betrug, sogleich an das portugiesische Schiff: „Königin der Engel,“ einem Ostindien-Fahrer, das eben nach Europa zurückzureisen im Begriffe war. Genanntes Schiff aber verunglückte an der Küste von Brasilien, bei Rio de Janeiro durch eine auf ihm entstandene Feuersbrunst. Nur ein Theil der Ladung ward gerettet, und die Schiffsausrüster bekamen

nach Abzug der Kosten für die Rettungsanstalten des Schiffes, nur noch 1800 Pfund Sterling.

Klipperton beschloß in den Hafen von Macao doch einzulaufen, verließ 13. September Amoy und ankerte am 4. Oktober auf der Rhede von Macao. Er traf hier einen englischen Offizier, der ihm rieth, nach Kanton zu gehen, um sich mit dem Sohne eines der Schiffsausrüster, Winder, welcher sich dort als Superkargo eines Ostindienfahrers eben befand, über das Weitere im Betreffe und in Hinsicht des Succeß zu berathen. Klipperton that es. Bei seiner Wiederkehr nach Macao verkaufte er den Succeß um 4000 Piaster und reiste dann mit dem Käufer nach Batavia. Ein holländisches Schiff brachte ihn nach Europa.

Klipperton kam mit geschwächter Gesundheit in England an. Sein Sehnen nach seiner Familie, die zu Galway in Irland lebte, ward ihm bald gestillt — es war sein letztes Sehnen! Kurz sollte die Dauer der Freude dieses Wiedersehens seyn. Seine Gesundheit, wie bemerkt, war untergraben; dazu waren seine häuslichen Umstände durch seine lange Abwesenheit, die so wenig Früchte gebracht hatte, zerrüttet; der bittere Kummer und Verdruß, welche ihm diese seine Lage machten, brachen schnell ihm nun das Herz; schon in der zweiten Woche nach seiner Landung starb er.

Georg Shelvock's Umschiffung der Welt in den Jahren 1719 — 1723. Von Professor F. Schneidawind.

Es war, wie der geneigte Leser weiß, der 20. Februar 1719, als der Speedwell, auf dem Georg Shelvock kommandirte, auf nordwestliche Bahn gerieth und von Klippertons Schiffe getrennt ward.

Shelvock erreichte nach einer langweiligen Fahrt am 17. März die kanarischen Inseln und namentlich Ferro kam am 14. April nach der Insel Mayo, eine der Kap-Verdischen, und ankerte am 19. Junius bei der Insel Santa Katharina. Ueberall sah und hörte er nichts von Klipperton und dem Succeß. Auf letztgenanntem Eylande ließ Shelvock seinen Schiffszimmermann wie seinen Böttiger arbeiten; allein die Arbeit des Ersteren zur Ausbesserung des Schiffes ging langsam von statten. Auch

sah hier der Kapitain mehrere Schiffe und oft wurde er durch ihr Erscheinen erschreckt.

Während des Verweilens auf dieser Insel hatte der Speedwell 3 Ausreisser; um diese aufzugreifen, durchstreiften einige Britten die portugiesischen Pflanzungen. Dieses sowohl, wie die Britten überhaupt, mochten den Portugiesen nicht recht und angenehm seyn. Sie schrieen auf Einmal: „nieder mit den englischen Hunden! nieder mit den Hunden.“ und begleiteten diese Schmähungen mit einem Kugelregen auf die Seeleute, welche sich ins Boot flüchteten. — Am 9 August, kurz auf dieses Ereigniß, verließ man Santa Katharina.

Am 19. September fand Shelvock auf einmal das Meerwasser von einer ganz anderen Farbe, und da er es mit dem Senkblei maß, hatte er 26 Faden Tiefe, welche Tiefe sich gleich blieb, als er eine Strecke von 6 Seemeilen fortgesegelt war, weshalb er den Schluß zog, daß dieses eine große und sehr nahe, bis in die magellanische Meerenge gehende Sandbank sei. Ein Nebel, der einige Zeit angedauert hatte, sank am 23. und man bekam eine sehr deutliche, aber höchst ungefällige Ansicht eines erstaunlich öden und rauhen Landes aus bloßen über einander emporragenden Bergreihen bestehend, welche mit ewigem Schnee, wie es schien, bedeckt waren (Feuerland?). Unter manchen Fährlichkeiten passirte der Speedwell die magellanische Stra-

ße und fuhr am 24sten Morgens in die offene Südsee ein.

Den Chiloe-Inseln zusteuernd, kam Shelvock am 30. November in den Kanal und machte mit den Seinen den Plan, die Städte Chacao und Calibuco zu überrumpeln. Allein Wind und Wetter änderten sich plötzlich, und, wie von einem Sturme wurden die Wogen und Wellen im Kanale durcheinander gepeitscht; zudem riß auch der Anker des Schiffes los. Am 3. Dezember erschien ein spanischer Offizier im Auftrage des Gouverneurs an Bord, um zu fragen, was dieß für ein Schiff sei, und woher es komme. Shelvock gab sich und die Seinen für Franzosen aus, und täuschte den Offizier so vollkommen, daß man ohne Argwohn sogleich dem Speedwell alle möglichen Mundvorräthe, die er nur wünschen konnte, zuführte.

Am 17. Dezember bei gutem Westsüdwest stach Shelvock wieder in die See, und segelte am 23. Abends in die Bio-Bay ein. Er sendete gutbewaffnet seine Boote aus, um die Gegend zu besichtigen und im Hafen die Schiffe hinweg zu nehmen. Kapitain Hatley nahm glücklich im Hafen das einzige vorgefundene Schiff: „Soledad d'Anday" von Valdivia und in der Nähe des Eylandes Quiriquina das kleine Schiff: „der Merkur." Auch das große Schiff: „Sanct Firmin" von Kallao wurde von unsern Britten gekapert. Die Beute auf diesen Schif-

fen bestund in 5 — 6000 Piastern in Münze oder verarbeitetem Silber, dann in Zucker, Syrup, französischer Leinwand, Tüchern von Quitto, Bauholz u. d. gl. mehr.

Hierauf kreutzte man vor Conception. Der Kapitain Betagh ging dahin und überbrachte dem dortigen spanischen Gouverneur eine Abschrift von Shelvock's Kommission von der englischen Regierung eine Kriegserklärung u. s. w. — Dieser Offizier kehrte hierauf bald in einer recht trollig gemischten Gesellschaft zurück — mit einem flämmischen Jesuiten, einem spanischen Advokaten, einem Schotten, und einem Engländer, welche beide letztere zu Conception sich befanden oder aufhielten. Der Jesuit versicherte dem Kapitain Shelvock, daß er blos gekommen sei, ihm seine Achtung zu bezeugen, und dann sein Möglichstes zur Ranzionirung der Prisen beizutragen. Shelvock wollte 16,000 Piaster allein für das Schiff: „Sankt Firmin,“ worauf eine Ladung von vielem Werthe war; er nahm also die von dem geistlichen Herrn gebotenen 12,000 Piaster für den Merkur, Sankt Firmin und Soledad d'Anday, als Ranzion, nicht an, und als der 6. schon beinahe verflossen war, ohne daß aus der Stadt annehmbare Vorschläge gestellt wurden, verbrannte er die beiden letztgenannten Schiffe. Hierauf segelte er von Conception ab.

Conception liegt im westlichen Theile von

Chili, der (von mehreren Reisenden) das fruchtbarste Land der Erde genannt wird, wo das Getraide sechsfältig trägt; der Weinstock im gleichen Verhältnisse ergiebig ist; wo die Erdbeere die Größe einer italienischen Wallnuß erreicht; wo man für $\frac{3}{4}$ Piaster einen Hammel kauft, oder für 8 Piaster einen fetten Ochsen und wo für solchen Preis noch solche Thiere vergebens feilgeboten werden. Das Klima ist herrlich, die Luft durch Seewinde gekühlt, sehr gesund. Hundertjährige Greise gehören in Conception eben nicht zu den Seltenheiten. Eigentlichen Winter kennt man hier nicht. In der Gegend der Stadt fällt sogar nie Regen; durch den Thau des Himmels wird dort allein die Erde erfrischt. Allein heftige und häufige Erderschütterungen verwüsten die Gegenden und mehrere feuerspeiende Berge bedrohen sie. Ein Erdbeben hat auch das alte Conception in der Mitte des verwichenen Jahrhunderts verschlungen. Das neue entstand 1763, 3 französische Meilen vom Meeresufer entfernt, am Biobiofluß.

Die Haupteinwohner von Conception sind und waren spanische Kolonisten. Von ihnen haben wir eine Beschreibung, die eben nicht gar lieblich für sie klingt: „diese Kolonisten gehören zu den schlechtesten Menschen, die man finden kann; sie und ihre Frauen sind zu jeder Niederträchtigkeit feil; höchst abergläubig, verzärtelt, schwelgerisch und faul. Die

Erziehung ist höchst mangelhaft, selbst vornehme Frauenzimmer können, sogar die meisten, weder lesen noch schreiben." Um diese Spanier und in ihren Besitzungen theils näher, theils entfernter, wohnen die Ueberreste der Urbewohner des Landes. Ganz das Gegentheil ihrer Voreltern sind sie ohne Muth, ohne Kraft, ohne Nachdenken, in dumpfe Gleichgültigkeit versunken und faul, und kennen nur die einzige Freude sich zu berauschen, und bei Trommel und Pfeife so lange zu tanzen, bis sie vor Ermattung zu Boden sinken. Die Natur hat ihren Körper eigentlich ausgerüstet, zu arbeiten und Beschwerde zu tragen: denn sie sind, obgleich bei mittelmäßiger Größe, stark. Ihre Haut ist braunroth, die Züge ihres Gesichtes sind plump; kleine Augen liegen bei ihnen sehr tief, sind schwarz, aber nicht feurig; der Mund ist groß, die Nase breit und dick, eben so sind die Lippen; die Backenknochen stehen vor; die Stirne ist flach. Sie durchbohren den Nasenknorpel und stechen Löcher in die Ohrenläppchen, um Perlmutter, buntfarbiges Glas u. d. gl. durchzuschieben.

Die Taufe hat diese Menschen nicht besser, der Unterricht im Christenthume nicht weiser, noch glücklicher gemacht. Ihr ganzes Christenthum besteht auch nur darin, daß sie einigemale die Woche in die Kirche kommen, sich mit Weihwasser besprengen und das Kreuz schlagen; wenn einer die Stunde versäumt, wird er vom Pfarrer mit Schlägen gezüchtiget.

Shelvock sah am 11. Jänner gegen 6 Uhr des Morgens die Insel Juan Fernandez, kreutzte 4 Tage an ihrer Küste, die Fischerboote belauernd und ging endlich an das Land. Hier entdeckten Matrosen die Namen Klipperton's und Maggee's auf dem Baumstamme. Der Succeß war also da gewesen und ohne Zögern segelte der Succeß nordwärts wieder fort.

Bei diesem neuen Kreutzen ward den Britten viel Glück. Am 6. Februar nahm der Offizier Brooks auf der Prise: „der Merkur" an der Insel Guano das Schiff: „der Rosenkranz;" am 27. Februar nahm man eine beladene Barke, und am 28. kaperte man abermals eine Barke, und am 4. März ein Schiff von beinahe 200 Tonnen Last, das auf 150,000 Achterstücke geschätzt ward.

Von diesem, auf einmal in so kurzer Frist gewordenen Glücke berauscht, wünschte die Mehrzahl der Mannschaft, die Fahrt gerade nach Ostindien zu machen. Kaum hatte auch deshalb der Speedwell seine Richtung genommen, als ein spanisches Kriegsschiff Jagd auf ihn machte und zu einer andern Richtung ihn zwang.

Am 21. März war Shelvock im Angesichte des Vorgebirges, „Felsenhöhle" (Penna Oradada) genannt, und lief eine Stunde darauf, unter französischer Flagge, in die Bucht von Payta ein. Den nächsten Morgen, um 2 Uhr, stieg der Kapi=

tain mit 46 Mann an das Land; seinem Lieutenant Coldsea und einigen andern Offizieren hatte er aber befohlen, mit dem Speedwell sich so sehr als möglich der Küste zu nahen, um die Beute, die er in Payta zu machen gedenke, leichter einschiffen zu können. Die Einwohner der Stadt waren entflohen; ohne Widerstand konnten die Britten einmarschiren. Der ganze Tag wurde mit Einschiffung der Beute hingebracht. Es wurde auch Alles hinweggeschleppt, was nur im Geringsten anstund, oder nützlich schien, weil die Spanier die Ranzions-Summe für die Stadt von 10,000 Achterstücken, nicht angenommen hatten. Endlich zündeten noch die Britten, trotz sogenannter europäischer Kultur, keinem Barbaren nachstehend, Payta an, und die aus hölzernen Häusern bestehende Stadt war bald überall von den aufwirbelnden und gefräßigen Flammen ergriffen.

Kaum hatte aber die verruchte Hand die Brandfakel über diese unglückliche Stadt geschwungen; so ertönte das Nothsignal auf dem Speedwell und die am Lande befindlichen Britten sahen mit Schrecken das Schiff nach der Mündung des Hafens hinfeuern, und ein eben dort angekommenes spanisches Schiff es bedrohen. Es war der Peregrino mit 56 Kanonen und 4—500 Mann. Zum Glücke war Coldsea ein kaltblütiger Mann; mit seinen 30—36 Mann und 20 Kanonen feuerte er so heftig, rasch und ununterbrochen, daß der Spanier, so empfan-

gen, bedenklich wird, inne hält und sich zu einem Hauptangriffe erst im Stande setzen will. Diese Pause gibt Shelvock und den Seinen Zeit, an den Speedwell zu kommen, und durch Schnellsegeln, wiewohl nicht ohne Mühe, dem Peregrino zu entkommen, der Jagd nun, — vergebens — machte.

Die Insel Juan Fernandez kam den Britten am 11. Mai abermals zu Gesicht. Zehn Tage darauf wurden sie in der Nähe dieses Eylandes vom Sturm überfallen. Furchtbar heulte und pfiff der Wind, die Wogen schwollen gräßlich an, die Wuth der Elemente paarte sich zum Verderben. Nach einigen Stunden riß das Kabeltau, der große Mast, der Fockmast und der Besan-Top-Mast, gingen auf einmal verloren. Der Schiffbruch schien unvermeidlich, und der völlige Untergang war auch da, wenn man nur ein wenig, von der rechten Linie abirrend, sich ost- oder westwärts geneigt hätte. Die abgeschellten Masten wurden nun in dieser furchtbaren Lage die Rettung der Mannschaft noch; sie wurden Floßhölzer für sie, auf welchen sie sich, unter dem Beistande derer, die früher, als der Sturm kam, an das Land gegangen waren, von dem Wrack retteten Nur einer ertrank, die Andern Alle kamen glücklich an das Ufer.

Nach gepflogener Berathung, baute man hier auf dem Eylande, den 8. Juni beginnend, aus dem Wrack ein neues Fahrzeug, eine Art Barke, und ei-

ne Pinasse oder ein Boot, welches letztere schon am 9. September, um Fische zu fangen, vom Stapel gelassen ward, ersteres aber am 5. Oktober bei eingetretener Springfluth. Das neue Schiff erhielt den Namen: „the Recovery" (die Wiederbefreiung). Am 6. Oktober ging Shelvock wieder unter Segel. Die aus 40 Köpfen bestehende Mannschaft war erbärmlich in diese enge Barke eingekeilt und hatte sein Lager zum Theil auf den aufgeschichteten gedörrten Aalen, die ungefähr 2000 Pfund wiegend, nebst etwas Robbenthran, wenigem Pöckelfleisch, etwas Farina und 4 lebenden Schweinen den ganzen Mundvorrath ausmachten. Das Wasser ward aus einer damit gefüllten Tonne blos durch eine Röhre getrunken, und diese war, weil Alle ohne Unterschied daraus tranken, bald ein, durch seinen Schmutz höchst eckelerregender Kanal. Reinlichkeit war bei so bewandten Dingen etwas ganz Unmögliches. Alles dieses, namentlich die gedörrten Aale erfüllten das Schiff bald mit einem unerträglichen Geruche. Selbst zum Feuerheerd hatte man nichts Anderes, als einen großen, halb mit Erde gefüllten, Zuber. Kurz die 40 Menschen waren auf dem Recovery in einer erbarmungswerthen Lage.

Vier Tage lang hinsegelnd erblickten sie in der Ferne ein Schiff, das ein spanisches Kriegsschiff schien. Ihre Lage aber war so verzweifelt — sie hatten ja nichts zu verlieren, nur Alles zu gewinnen —

daß sie dreist und todtverachtend dem Schiffe entgegensteuerten. Dieses in ihnen Flibustier, wegen der braunen Farbe der Segel, vermeinend, wollte den Kampf mit solch' tolldreisten Menschen vermeiden, und wendete sich westwärts. Obgleich die Britten eine einzige Kanone hatten, die nicht einmal auf die Lavetten gebracht werden konnte, und welche man abfeuern mußte, wie sie auf der Decke lag; obgleich sie als Munizion nur 2 Kugeln, einige Buttingbolzen, den Klöpfel von der Glocke des Speedwell und einige Säcke voll Strandkiesel besaßen, ja selbst ein Drittheil der Flinten ohne Steine waren, und blos drei Säbel sich vorfanden, wodurch das Entern schwierig ward, so nahten sie doch dem Schiffe, dessen Feuerschlünde zahlreich und furchtbar ihnen drohten, dessen starke Mannschaft auf dem Verdecke ihre Waffen leuchten ließ, und welche die Erbärmlichen nun als englische Hunde begrüßten. Die Britten fuhren dessen ungeachtet immer näher an. Da krachten die Kanonen und knatterte das Gewehrfeuer der Spanier. Der englische Konstabel wird getödtet, der Fockmast des Recovery beinahe niedergeschossen. Eine Weile hielten die Britten bei diesem furchtbaren Feuer an: den Tolldreisten war der Muth gewichen! doch sie ermannten sich wieder, ruderten, Allem trotzend, dicht an das feindliche Schiff und schossen auf dasselbe, so lange Munizion da war. Dreimal erneuerten sie den Angriff; allein sie konnten

dem spanischen Schiffe nicht beikommen, und mußten es aufgeben und weiter segeln.

Ihre Lage wurde nun immer trostloser. Bald erhob sich ein Sturm, der 4 Tage lang, sie in den Wellen zu begraben drohte. Endlich legte er sich, und der Spiegel des Meeres glättete sich. Bei weiterem Nachdenken was jetzt wohl zu thun sei, machte Shelvock den Seinen den Vorschlag, in der Nähe der Peruanischen Küste der Insel Iquique sich zu bemeistern, welcher Vorschlag auch mit Jauchzen aufgenommen ward. Erst nach drei Wochen kam man auf dieses Eiland; da man aber keinen Anker hatte, mußte man das Schiff in der See halten und auf dem Boot auf der Insel landen, wo man denn in ein nächstes Dorf brach, dessen Häuser, wie die Wohnung des Gouverneurs (Luogotenente) ausplünderte, Beute gewann, und namentlich schätzbaren Mundvorrath an Bord brachte. Von hier segelte Shelvock ab, um auf der Rhede von la Nasca, einer jetzt in Ruinen liegenden Stadt, in der Nähe von Lima unter dem 16. Grade 5: Breite und bei Pisco, einer Hafenstadt an Perus Küste unter dem 13. Grade sein weiteres Glück zu versuchen. Vor Nasca sah er wohl ein bedeutendes Schiff; es entging aber wieder seiner Jagd, daräuf an die Rhede von Pisco gefahren, sah er ein anderes großes Schiff. Kaum dieß erblickend, fuhren die Britten keck den verwegensten Angriff erneuend, auf das Schiff,

das Jesus Maria genannt ward, los. Allein dessen Kapitain und die andern Offiziere des Schiffes, wurden bei dem Anblicke der zum verzweifelten Kampfe gestählten Britten so erschreckt, daß sie keinen Widerstand wagten, sondern sogar mit abgezognem Hute demüthig um Pardon baten. Shelvock war überselig, ein Schiff nun erhalten zu haben, um sein elendes Fahrzeug verlassen zu können, und behielt es natürlich, obgleich sein Kapitain sechszehnhundert Piaster Ranzion bot.

Auf dem Jesus Maria weiter segelnd, fuhr man bei der Insel Plata, dem Vorgebirge San Francisco, der Insel Gorgonella vorbei, landete am 2. Dezember an dem Eylande Gorgona in der Bay von Panama, und machte dann eine Landung auf die Insel Guibo, unter dem 7° 40′ nördlicher Breite, um Mundvorrath und Wasser einzunehmen. Am 13. Januar 1721 war man zwischen Quibo und Quivetta in einer sandigen Bai geankert. Am 14. Januar nahm der erste Lieutenant Brooks zwei spanische Piroggen, deren Mannschaft er an der Küste überraschte. Am 25. aber sahen unsere Britten unfern der Insel ein Schiff, und machten Jagd. Da sie aber in die Nähe gekommen, die europäische Bauart erkannten, befürchteten sie in ihm ein spanisches Kriegsschiff zu sehen, und suchten auszuweichen. Doch dieß vermochten sie nicht, und das vom feindlichen Schiffe abgesendete Boot legte an — da erkannten

sich zum höchsten Erstaunen beider Fahrzeuge Mannschaft als Britten. Klipperton und Shelvock waren nämlich, nach langer Trennung, wieder zusammengestossen. Wie nun beide Schiffe wieder mit einander eine Weile kreutzten, und wie sie sich abermals trennten, weiß der geneigte Leser, nicht aber, daß beide Theile bei ihrer Trennung mit Schmähungen sich überhäuften.

Shelvock von Klippertons Succeß wegsegelnd, erreichte am 30. März die Rhede von Sonsonnate, wo er ein dort vor Anker liegendes Schiff sogleich rekognosciren ließ. Eine mondhelle Nacht begünstigte. Man fand es als ein großes Schiff, das mit wenigstens einer halben Batterie Geschützes drohte, und man sah bei Tages-Anbruch ganz deutlich, daß auf sein Deck eine große gefüllte Pulvertonne gestellt, und an jedem Ende der Hauptmast und Fockmast-Raaen, und am Bugspriet eine brennende Lunte befestiget war, was ganz deutlich anzeigte, wenn die Engländer Lust trügen, das Schiff zu entern, es in die Luft zu sprengen. Fühlten Shelvock und die Seinen auch das Gefahrvolle bei dem Angriffe, so fühlten sie aber auch zu sehr ihre Ueberlegenheit, oder es regte sie die Dreistigkeit zu sehr an, als daß sie von der projectirten Wegnahme abgestanden wären. Es konnte Mittags 11 Uhr seyn, als Shelvock auf das spanische Schiff, das sacra Familia hieß, und mit 70 Personen und 6 Kanonen bewaffnet war, lossteuerte, mit Flinten

lebhaft auf das Pulverfaß schießen, und dadurch eine Explosion erzeugen ließ, welche natürlich nicht so fürchterlich war, als der Feind auf dem Falle, daß sein Schiff geentert würde, sie projectirt hatte. Nach einigen Schüssen, welche die Britten hierauf noch thaten, ergaben sich die Spanier.

Außerordentlicher Mangel an Trinkwasser, welcher die Mannschaft schon auf das äußerste reduzirt hatte, zwang die Britten gegen Amapalla zu steuern, allein, am 10. April dort angelangt, konnte man weder auf der dort nahen Tiger-Insel noch auf einigen andern, Trinkwasser finden; aus dieser außerordentlichen Noth rettete sie der Offizier Randall nur, der unerwartet, die Insel Cano unter dem 9. Grade nördlicher Breite erreichte, mit einem Boote durch die äußerst gefährliche Brandung hindurchwagend, bald zur unsäglichen Freude mit frischem Trinkwasser zurückkehrte.

Am 19. Mai sahen die Britten ein Schiff, gaben sich den ganzen Tag Mühe, es zu erreichen; konnten aber es nicht erjagen. Doch kam ihnen bald ein anderes Fahrzeug, eine Barke, wohlbemannt zu Gesicht. Die Nacht brach herein, sie setzten alle Segel bei, doch gelang es ihnen erst Morgens, das Fahrzeug zu erreichen, wiewohl schon auf Büchsenschußweite. Shelvock befahl nun die englische Flagge aufzustecken, einen Kanonenschuß zu thun, und einem Matrosen, die Friedensflagge hoch in die

Luft zu schwenken. Kaum war die englische Flagge aufgezogen, als das spanische Fahrzeug Feuer auf den Jesus Maria gab, und vom Verdecke her ihre Mannschaft auf die Britten gemeine Schimpfwörter dazu ausstieß. Die Engländer antworteten nicht, kamen so dicht an das Fahrzeug, und schickten Einen, der spanisch reden konnte, ans Bugspriet-Ende hin, damit er den Spaniern sage, daß man nach Panama segle, mit ihnen friedlichen Verkehr wünsche, und wenigstens Achtung für die aufgesteckte Friedensflagge hoffe. Aus dem ruhigen Benehmen schlossen die Spanier falsch auf die Schwäche oder Verzagtheit ihrer Gegner, setzten ihr Feuer fort, und machten sogar Anstalten zum Entern des englischen Schiffes. Da riß denn der Britten Langmuth, und wüthend auf einmal geworden, griffen sie an, gewannen dadurch Vortheil, und wurden nur wegen eintretender Windstille an schnellem Entern gehindert. Da schlug man sich, in Büchsenschußweite noch 2 — 3 Stunden lebhaft, bis endlich wieder ein Lüftchen sich erhob, das die Britten begünstigte, dicht an das Fahrzeug der Feinde zu kommen. Denen sank nun der Muth mit Einem. Doch ihr Kapitain zagte nicht, ermunterte zur Ausdauer, und war Allen ein wackerer Vorkämpfer. Da brach eine brittische Kugel sein tapferes Herz entzwei, und nun war unter seiner Mannschaft nur die eine Stimme des Ergebens, und Pardonrufens. Randall mit noch 2 —

3 Kammeraden bestieg das genommene Schiff, das heilige Sakrament mit Namen, dessen Bemannung sie in demüthigster Stellung, ihre Gnade anflehend, fanden. Trotz dessen, daß die Spanier die Friedensflagge nicht respectirt hatten, that man ihnen nichts zu Leide.

Die Prise konnte wegen der anhaltenden Windstille nicht sogleich besser besetzt werden, und Randall mit seinen Paar Seeleuten mußte allein auf ihr gelassen werden. Erst am 22. Mai konnten mehrere Britten auf das Verdeck des heil. Sakraments steigen; fanden es aber zu ihrem Schrecken mit Blut überzogen, und keine lebende Seele auf der ganzen Prise. Bald entdeckten sie ihre Kameraden ermordet, anfänglich etwas durch Wolle verborgen. Die Spanier hatten sie wohl im Schlafe umgebracht, allein auch sie hatten ihren Tod gleich darauf gefunden. Denn da sie auf dem Sakramente nicht fortkommen konnten, auch kein Boot zum Flüchten hatten, mußten sie sich, um der Rache der Britten zu entgehen, in die Fluthen stürzen, wo sie von der Tiefe verschlungen wurden.

Als man Trinkwassers nun abermals benöthiget war, segelte man nach Cano, um es einzunehmen, weil eine Landung auf Quibo zu gefährlich schien. Am 13. August erreichten die Britten die Nähe von Puerto Seguro, und fuhren in die Bay ein. Schnell umwimmelten sie die Piroggen der Eingebor-

nen, als sie vor Anker gingen, um zu bewundern, zu bewillkommen, zu handeln. Shelvock theilte den Weibern eine gute Quantität Zucker mit, und tauschte bei den Männern gegen alte Messer, Aexte, Eisen ꝛc. ꝛc., Eichhörnchen, lebendige Füchse, Bogen und Pfeile u. d. gl. ein. Am 18. ging er wieder in die See, und sah ungefähr 110 Leagues vom Vorgebirge San Lucas südwestlich eine Insel liegen, die ihm unbekannt war. Wie man sie zu erreichen trachtete, brach die Nacht ein, und man gab, um keine Zeit zu verschwenden, dieses Projekt auf. Die Mannschaft gab dem Eylande den Namen ihres Kapitains. Von dieser Stelle an steuerte man bis zum 13 Grade nördlicher Breite hinauf, ward aber 2 — 3 Tage lang von Westwinden aufgehalten.

Vierzehn Tage mochte Shelvock Kaliforniens Küsten verlassen haben, als unter seiner Mannschaft, die bisher einer eisernen Gesundheit sich zu erfreuen gehabt, die Krankheit einer auffallenden Magenschwäche äußerte, die wohl durch den unmäßigen Genuß eingemachter Früchte, die man auf der Prise fand, erzeugt worden.

Er steuerte nun der Insel Formosa zu, die er aber nicht eher, als den 3. November zu Gesicht bekam. Die Krankheit seiner Leute hatte sehr um sich gegriffen. Er wünschte den Hafen von Macao zu erreichen. Unbekannt mit der Fahrt in jenen Regionen, fand er erst am 10. die Möglichkeit, auf den

rechten Weg zu kommen. Als er aber zwischen 2 Inseln, die nahe an einander lagen, hinfuhr, wurde seine Sorgfältigkeit von einem alten Schiffer bemerkt, welcher in ihr gleich die Fremdlinge auf diesen Gewässern erkannte. Der Schiffer machte nun dem Kapitain ein Zeichen, beizulegen, kam heran, und bot sich zum Lootsen nach Macao an, wenn man ihm so viel Silberstücke geben würde, als er ihnen jetzt Fische vorzählen würde. Da er Shelvocken 40 kleine Fische aus seinem Korbe vorzählte; so warf ihm dieser 40 Piaster in den Hut, und der Schiffer brachte ihn als Lootsen glücklich auf die Rhede von Macao, unfern des Flußes Kanton Mündung, wo er am 11. ankerte.

Um hier ankern zu dürfen, hatte der chinesische Hoppo ganz unverschämt vom Shelvock die ungeheure Summe von 6000 Tahels gefordert, und noch schlau dazu gefügt, um sogleich das Geld in die Hände zu erhalten, aus Furcht, die Britten möchten ihm entschlüpfen, daß für jeden Tag Verzug die Entrichtung des Hafengeldes gesteigert würde, auch auf 500 Tahels. Da Shelvock wirklich doch einen Tag zögerte, mußte er also dem unverschämten Gouverneur 6500 Tahels bezalen, damals ungefähr 2166 Pfund Sterling.

Shelvock und die Seinen waren nicht lange da, als sie einen Besuch von einer großen Anzahl der Leute des Succeß erhielten, der hier von Klipperton verkauft ward, welche sich nicht wenig an

den Abentheuren und Wagnissen ihrer alten Kameraden vom Speedwell ergötzten.

Shelvock verkaufte zu Macao sein Schiff um 2000 Tahels, überreichte diese Summe der ostindischen Kompagnie, wie er auch ihr alle übrige Effekten übergab. Zu Ende Dezembers des Jahres 1722 trat er seine Reise nach England auf Kapitain Johann Hill's Schiff, Cadogan geheißen, an, erreichte das Vorgebirg der guten Hoffnung und kam an Sanct. Helena, diesem nun so merkwürdigen Eylande, dem Kerker eines Helden, vorbei, und nach einer angenehmen Fahrt in sein Vaterland wieder.

Wohlbehalten landete er, verfaßte und gab dann seine Reise heraus.

Jacob Roggeween's Weltumschiffung in den Jahren 1721 — 1723. Von Dr. und Professor Schneidawind.

Jacob Roggeween, der Rechtswissenschaft gewidmet, hatte von der holländisch ostindischen Kompagnie eine Anstellung in einem ihrer Gerichtshöfe gefunden, sich dabei ein nicht unbedeutendes Vermögen zusammengebracht, und kehrte mit selbem nach Europa, in sein Vaterland, Holland zurück. Hier überreichte er der holländisch-westindischen Kompagnie ein Memorial, worin er ihr eine Entdeckungsreise, welche er in die Südsee machen wolle, vorschlug. Diese nahm den Plan an, und ernannte ihn zum Admiral einer Flotille dazu. Mit solchen Projekten hatte sich schon 50 Jahre früher Roggeweens Vater umhergetrieben; war aber wegen Mangels an Unterstützung davon abgekommen.

Mit den Schiffen: Adler von 36 Kanonen und

111 Mann und Tienhofen von 28 Kanonen und 110 Mann, nebst einer afrikanischen Galeere von 14 Kanonen und 60 Mann, verließ Roggeween am 21. August 1721 den Texel, traf bei den kanarischen Inseln eine Flotille Korsaren, welche zwar angriffen, aber zurückgeschlagen wurden, verlor dann an der brasilianischen Küste 9 Mann als Ausreisser, und, an dieser Küste weiter segelnd, bemühte sich umsonst, das Habkins Maiden Land zu finden, welches erst im Jahre 1820 von dem Schiffe: „Wilhelm" von Montevideo auf seiner Reise nach Chili wieder gefunden wurde. Roggeween behauptete aber doch, ein Eyland von 200 Meilen Umfang und ungefähr auch 200 Meilen von Amerikas Küste, gefunden zu haben.

Hier wurde der Tienhofen durch Sturm von den 2 andern Schiffen getrennt, welche beide durch die Strasse le Maire fuhren, während ersteres Schiff durch die magellanische Meerenge steuerte. Roggeween mit dem Adler und der Galeere ankerte am 10. März bei der Insel Mocha, die er blos von Hunden und Pferden bewohnt fand, und segelte dann nach Juan Fernandez, wo er mit dem Tienhofen wieder zusammentraf, der eben nur einen Tag früher, als er, eingetroffen war.

Mundvorrath hier eingenommen, verließen die Holländer dieses Eyland und sahen am 6. April eine andere, ihnen unbekannte Insel. Gerade war das

heilige Osterfest und so wurde sie Oster-Insel genannt. Am 7. April sahen sie einen Eingebornen der Inseln, wie er heranfuhr, staunend die Schiffe anblickte, und eben zurückkehren wollte, als ihn die holländischen Boote aufgriffen, und an Bord des Adlers brachten. Diesen Mann der sehr robusten Körperbaues war, beschenkte man mit Mancherlei, welches alles er um den Hals hing, und entließ ihn wieder. Man bemerkte, daß die Insel gut bewohnt sei.

Mehrere Eingeborne, dabei auch der erste Besucher wieder, kamen den 9. an Bord. Diese Menschen waren von schlankem Körperbau und schönem Ebenmaße der Glieder. Die Hautfarbe war braun, dunkler jedoch wie die der Spanier. Sie hatten sich den Körper mit allerhand Figuren von Vögeln und anderen Thieren bemalt; die Weiber waren meist mit einer hellen rothen Farbe bemalt, hatten den Körper einigermassen mit leinenen Stoffen und einem seidenartigen Stoffe bekleidet, und trugen als Hauptbedeckung kleine Strohhüte. Die Männer waren nackt. Die Ohren Aller waren sehr lang, allem Anscheine nach weil die schweren Ohrenringe sie lang gezogen hatten. Den Holländern fiel es auf, daß die Männer keine Waffen trugen. Unter den Besuchern war Einer, der fast ganz weiß aussah, und, nach seinem Benehmen zu schließen, einer der Priester des Volkes war. Die steinernen Gebilde der Götzen der Insel sah man ringsum. Sie sind Stau-

nen erregend durch ihre kolossale Größe, — freilich aber äußerst plump gearbeitet. Das Erstaunen des Beobachters erhöht sich, wenn er die Beschränktheit und Stumpfsinnigkeit der jetzigen Bewohner mit der Kultur vergleicht, die doch nothwendig schon da gewesen seyn mußte, als dergleichen Skulpturen ihr Daseyn erhielten. Diese Götterbilder hatten Menschenbildung, doch mit langen Ohren, und eine Krone auf dem Haupte. Um ihnen herum waren Mauern, und in ihrer Nähe hielten sich, als Wächter, Männer mit abgeschornem Hauptlaare auf, die man für Priester hielt. Vor diesen Götzenbildern sah man die Eingebornen Feuer anzünden, und gegen die Sonne hingerichtet, sich auf die Erde werfen. Ob diese Insulaner ein Oberhaupt, oder was sie immer für eine Regierungsform hatten, konnte man nicht entdecken; doch sah man einige Aelteste durch einen Hauptschmuck von Federn, und durch eine Art von Kommandostab in der Hand, ausgezeichnet. Die Holländer glaubten, es sei eine patriarchalische Verfassung einheimisch. Jede Familie schien eine eigene Wohnung für sich zu haben, welche Wohnung aus Baustämmen erbaut, und mit Palmblättern gedeckt, eine Länge von 40 — 60 Fuß hatte. Das Land war gut angebaut und das Eigenthum durch ordentliche Gehäge und Einzäunungen gesondert. Vierfüßige Thiere sah man nicht auf dem Eylande; doch schienen die Schweine auf den Schiffen den Eingebornen

bekannt. Die Oster-Insel selbst liegt unter dem 17. Grade südlicher Breite, ist klein, bietet dem Geographen unbedeutendes, mehr Interesse aber den Ethnographen und Naturhistorikern dar.

Am 10. April wollte Roggeween mit 150 Bewaffneten landen, um die Insel in Besitz zu nehmen. Obgleich die Eingebornen unbewaffnet am Strande waren, schienen sie doch das Landen verhindern zu wollen, indem sie die Holländer, die an das Land schon gesprungen waren, unsanft packten und zurückstießen. Da befahl Roggeween kalten Herzens, unter die unbewaffneten Nackten scharf zu feuern — ein Verfahren, welches um so weniger zu rechtfertigen ist, als ein Paar blinde Schüsse die harmlosen und albernen Wilden erschreckt und auch vertrieben haben würden. Der Schrecken war bei den Insulanern grenzenlos. Sie ergriffen die Flucht; doch kamen bald Männer, Weiber, Kinder, Palmzweige in ihren Händen, herbei, fielen auf ihre Kniee, und boten Geschenke an, die aus den edelsten Früchten der Insel, aus Geflügel u. d. gl. bestanden. Man nahm ihnen für Bagatellen ihre Sachen ab. Ueber ihre Erschossenen aber begannen die Eingebornen ein klägliches Geheul und Geschrei. — Roggeween nahm sich vor, am nächsten Tage die Insel zu durchschweifen, um sie genauer in Augenschein zu nehmen; allein ein heftiger Westwind befreite die Insulaner von ihren grausamen Gästen; zwei Schiffe

verloren ihre Anker, und dieses nöthigte die Flotille, weiter zu segeln.

Im Anfange des Monates Mai fand Roggeween unter 15° 48′ südlicher Breite eine niedrige, sandige Insel, welche in ihrer Mitte einen See hatte. Am 20. befand sich die Galeere, welche in der Nacht zum Spähen ausgesendet wurde, auf einmal zwischen kleinen Inseln, und lief zwischen 2 Klippen auf den Strand, wurde jedoch durch den Beistand der anderen Schiffe flott gemacht. Der Kanonendonner der Nothsignale der Galeere, hatte eine bedeutende Anzahl Insulaner an die Küsten gelockt, wo sie an verschiedenen Stellen Feuer machten. Auch hier schoßen die Holländer mit ihrem groben Geschütz unter die Wilden, blos weil sie Furcht vor ihnen hatten, und zerstreuten sie. Man nannte diese Eylande Karlhofs-Inseln. Sie liegen so ziemlich in der Mitte des gefährlichen Archipels unter 147° 25′ westlicher Länge von Paris.

Mit Anbruch des folgenden Tages fanden sich der Adler und der Tienhofen von 4 großen und zahllosen kleinen Inseln umringt und trieben sich 5 Tage zwischen ihnen herum, ohne einen Ausweg zu finden. Die Inseln befanden sich unter dem 15° 30′ südlicher Breite, und unsere Holländer nannten sie Schaadelyke-Eylandts (schädliche Inseln) und die Franzosen Iles Pernicieuses. Die Galeere war dabei unwiderbringlich verloren; ihre Mann-

schaft ward auf die beiden Schiffe vertheilt; 5 Mann aber wollten auf den Eylanden bleiben und nicht an Bord gehen, wo sie Strafe befürchteten, und sie gaben sogar, in die Wälder flüchtend, auf ihre Kameraden Feuer, welche sie holen sollten. Am 26. Mai sah Roggeween abermals eine Insel, wo er beinahe auf den Strand gelaufen wäre, und am Abende eine zweite. Beide nannte er Dangeraad und Abendroth; Prior aber behauptet, diese Inseln seien die von le Maire und Schouten gefundenen: Sondergrondt und Vlieghen-Eylandts gewesen. Am 29. nahten sich unsere Seefahrer einer neuen Inselgruppe, aus welcher sie nur mit Mühe einen neuen Ausweg fanden. Man nannte sie das Labyrinth. Obgleich man keine Einwohner sah, so konnte man doch daraus, daß man Feuer und Rauch auf diesen Inseln erblickte, schließen, daß sie bewohnt wären.

Am 1. Juni näherten sich die holländischen Schiffe einer Insel unter dem 16° südlicher Breite, die ungefähr 24 Stunden im Umfange hatte und ein gutes Aussehen darbot. Namentlich war sie höher, als die bisher gesehenen Eylande. Dreißig Holländer, wohl bewaffnet, gingen in 2 Booten sogleich ab, um einen Ankerplatz zu suchen. Die Insulaner jedoch kamen ihnen schon bis in das Meer entgegen, um ihnen das Landen zu hindern; wurden aber durch Musketen-Schüsse zurückgetrieben. Dann gaben ih-

nen die Holländer wieder Zeichen friedlicher Gesinnung und diese, in Verbindung mit einigen Geschenken, welche sie den Eingebornen machten, leiteten einen friedlichen Verkehr ein.

Die Eingebornen dieser Insel waren muskulöse, gut gebaute, rasche und in ihrem ganzen Thun sehr viele Gelenkigkeit und Gewandtheit zeigende Menschen. Sie hatten schwarzes Haar, lang und glänzend, indem sie es mit Kokus-Oel salben. Ihr ganzer Körper war, gleich den Osterinsulanern, tättowirt. Die Männer trugen um ihren Unterleib eine Art von Matte; die Weiber hatten aber so ziemlich den ganzen Körper mit einem weichen Stoffe bekleidet und sich mit vielen Perlen-Muscheln geziert. — Roggeween und die Seinen nannten diese Insel: Verquikking-Eyland (Erquickungs-Insel); wohl ist es aber keine andere gewesen, als eine der Societäts- oder Gesellschafts-Inseln, die Ulietna heißt.

Am 2. Junius ging eine starke Truppe Holländer an das Land. Den sie für den Häuptling ansahen, machten sie ein Geschenk mit Spiegeln, Glaskorallen u. d. gl., um seine Gunst zu gewinnen; allein der Wilde empfing sie mit auffallender Geringschätzung; doch ließ er ihnen Kokusnüsse geben. Die Europäer füllten nun wohl 20 Säcke mit Kräutern, um ihre Kranken damit zu erquicken, und wollten dann weiter in das innere des Eylandes gehen.

Darauf bedeutete sie der Häuptling, dieses möchten sie wohl bleiben lassen. Wirklich wurden sie auch gar bald von den Insulanern angegriffen, und mit einem Steinregen überschüttet, wobei einige Holländer schwer getroffen wurden. Diese gaben Feuer. Dießmal flohen die Wilden nicht; obgleich einige der ihrigen fielen, setzten sie unerschrocken den Angriff fort, zumal da sie beständig durch mehr Hinzugekommene verstärkt wurden, und zwangen die Holländer, deren sie Einige erschlugen, Alle aber mit Wunden bedeckten, auf die Fahrzeuge zu flüchten.

Diese Entschlossenheit und der siegreiche Kampf der Wilden hatte aber auf die holländische Mannschaft einen so bösen Eindruck gemacht, daß sie in der Folge gar nicht zu bewegen war, auf Booten an unbekannte Inseln, wo sie nur im Geringsten Feindseligkeiten der Eingebornen erwartete oder befürchtete, zu landen.

Admiral Roggeween rief nun seine sämmtlichen Offiziere zu einer Berathung, und eröffnete ihnen, daß seine Instruktionen lauteten, nur bis zu einem gewissen Längengrade vorzudringen, und, wenn sich bis dahin kein, der Besitznahme werthes Land gezeigt, wieder umzukehren. Allein die Offiziere stimmten nachdrücklich dahin, man könne und dürfe an keine Rückkehr nach Holland durch abermalige Umfahrung des Cap Horn denken. Die Schiffe in ihrem kläglichen Zustande, der große Mangel an Le-

bensmitteln, den man empfand, und die Menge Kranker an Bord, gestatteten es nicht; zudem war es keine Kleinigkeit, wo man so weit vorgedrungen, umzukehren. Man mußte sich also zur Fahrt durch das ostindische Meer entschliessen. Und dahin wurde auch abgesegelt.

Dreizehn Tage mochten die Holländer die Insel, wo sie so mitgenommen wurden, verlassen haben, als sie eine Gruppe Inseln erblickten, welche wohl keine andern, als die jetzt so genannten Navigators oder Schiffer-Inseln waren. Sie lagen unter dem 18° 41′ südlicher Breite. Auf ihnen sah man Berge und reitzende Thäler. Einige mochten einen Umfang von 20, andere von 24 Stunden haben. Bald zeigten sich auch viele Eingeborne, sowohl in netten Piroggen an den Schiffen, als auch an der Küste. In einem ihrer Fahrzeuge saß ein Mann, welchem die Insulaner mit vieler Achtung begegneten, und an seiner Seite ein Weib in Jugend-Frische, welches fast ganz weiß war. Ueberhaupt war die Hautfarbe der Eingebornen nicht dunkler, als die der Portugiesen und Spanier, und schien bloß eine Folge des Sonnenbrandes zu seyn. Diese Wilden waren übrigens ein schöner Menschenschlag, waren nicht tättowirt, trugen um den Hals Guirlanden duftender Blumen, und dann vom Unterleibe an, bis zu den Füssen Schürzen von seidenem Stoffe. Gerne gaben sie gegen Glaskorallen und andere schimmernde Klei-

nigkeiten, Kokusnüsse, Fische und andere Erzeugnisse ihrer Inseln. Ehe die Holländer sie verließen, nannten sie diese zur Ehre des Kapitains Baumann vom Tienhofen, Baumanns-Inseln.

Diese Inseln verließ Roggeween sehr bald wieder, weil er den günstigen Wind (Monsoon) für die Fahrt nach Ostindien nicht verlieren wollte. Da entdeckte er denn wieder mehrere Inseln, fuhr zwar um sie zum Theil herum, untersuchte sie aber nicht genau, weil er nach Ostindien eilte. Die ganze Gruppe der von ihm entdeckten Inseln heißt jetzt der Roggeweensche Archipel, und bestehet hauptsächlich aus den Inseln Tienhofen, Gröningen, Peerhyns, und aus den kleinen Gruppen der Roggeweens- und Baumanns-Inseln. Tienhofen und Gröningen sind fast unter dem 10° südlicher Breite, und liegen ganz nahe an einander, unfern der Marquesas-Inseln im Westen derselben, und im Nordosten der Roggeweens-Inseln.

Bei seiner Eile nach Ostindien sah der Admiral nicht auf den Gesundheits-Zustand seiner Leute. Skorbut und Dysenterie wütheten unter ihnen und Rasten und Erfrischung auf den angenehmen Südsee-Inseln wären nothwendig gewesen. Täglich starben 3 — 5 Menschen. Dennoch nahm er die ganz nahe liegenden Gelegenheiten zur Erquickung seiner Kranken nicht an; daher waren auch die Kranken über

diese seine Hartherzigkeit so ergrimmt, daß einige derselben ihn bis zu ihrem letzten Athemzuge verwünschten.

Am 18. landete Roggeween zu Neu-Britanien an den Inseln Arimoa und Moa. Schon andere Seefahrer, wie le Maire, Schouten oder Tàsman waren hier gewesen und hatten durch ihre Freundlichkeit die Freundschaft der harmlosen Indianer erworben und erhalten. Leicht hätte auch Roggeween sich durch freundliches Einlassen im Tauschhandel bei den Eingebornen seinen Bedarf erzielen können; allein der ehemalige Federheld schien sich ordentlich ein Gutes darauf zu thun, deß er jetzt Flinten und Kanonen gebot, und dadurch Macht hatte. Deßhalb schickte er seine Leute an das Land, welche die Kokus-Nußbäume umhauen und auf die Insulaner schießen mußten, als man letztere wahrnahm, wiewohl diese keinen feindlichen Sinn zeigten. So zerstörte der Indier Harmlosigkeit und Freundschaftlichkeit, Roggeween durch die summarische Methode, alles, was man bedürfte, mit Gewalt der Waffen hinwegzunehmen, welche bei unbewaffneten oder doch schlecht bewaffneten Insulanern eben kein Heldenstück ist.

Immer, ohne Rast seinen Leuten zu gönnen, wobei 70 Kranke starben, segelte er dann zwischen dem nordwestlichen Theil von Neu-Guinea und Gilola hin, und kam im September nach Java,

wo er bei Japara vor Anker ging. Hier hatte die holländisch-ostindische Kompagnie ein Fort. Einige von Roggeweens Leuten gingen an das Land. Die Nachricht von seiner Ankunft wurde aber sogleich dem holländischen Gouverneur nach Batavia berichtet.

Bald darauf erhielt Roggeween eine Einladung des Gouverneurs nach Batavia. Er begab sich dahin. Zu seinem Erstaunen sah er hier ohne Umstände seine Schiffe konfiszirt. Roggeween hatte keine Licenz von der holländisch-ostindischen Kompagnie selbst, nach Indien zu kommen, welcher doch — so scheint es — damals alle Fahrzeuge bedurften, wenn sie nicht in Gefahr kommen wollten, von der Kompagnie, wenn sie ihren Besitzungen und Niederlassungen nahten, sich aufgegriffen zu sehen, wie es unter Andern — der geneigte Leser weiß es — le Maire begegnet ist. — Alle Mannschaft des Adlers und des Tienhofen wurde auf die nach Holland zurückkehrenden Schiffe vertheilt und so sah Roggeween (Roggewein) auch sein Vaterland wieder.

Die holländisch-westindische Kompagnie gewann jedoch in der Folge den Prozeß gegen die ostindische Kompagnie, welche Letztere nicht nur den Werth der Schiffe ersetzen, sondern auch der gesammten Mannschaft derselben ihren Sold bis zum Tage der Ankunft in Holland entrichten und bezahlen mußte.

Georg Anson's Umseglung der Erde in den Jahren 1740 – 1744. Von Professor Schneidawind.

Begann gleich England die Laufbahn des Entdeckens und der großen Seereisen später als Portugal und Spanien, so hat es dieß nicht blos der Erdkunde reichlich ersetzt, sondern in unsern Zeiten selbst alle Nebenbuhler in dieser Rücksicht hinter sich gelassen.

Franz Drake umschiffte, der Erste, eigentlich die Erde, und Cavendish, Chidley, Hawkins, segelten dem großen Vorgänger in Süden nach, freilich nicht mit völlig gleichem Glücke.

Zu Anfang des 17. Jahrhunderts bis fast zu Ende (von 1603 – 1685) war gleichsam eine aneinanderhängende Reihe großer englischer Expeditionen sowohl nach dem Norden, als dem Süden unserer Erdkugel. Unter den mehr als 25 kühnen Nautikern, welche sich zu diesen Unternehmungen herga-

ben, zeichnen wir nur die Namen eines Hudson, Button, Baffin, Bylot, Narbourough, besonders aber Dampier, Halley und Wood-Rogers aus, weil diese letzteren von den übrigen durch die Größe ihrer Entdeckungen, oder durch die Wichtigkeit derselben so hell ausgezeichnet, in den Annalen der Erdkunde glänzen. Die Weltumseglungen Klippertons und Shelvocks verdienen auch angeführt zu werden, doch so, daß sie für Erdenkunde fast ohne allen Gewinn blieben.

Nur erst 30 Jahre nach Rogers gewährte uns England durch den berühmten Lord Anson eine lehrreiche Umschiffung der ganzen Erde.

Seine Seefahrt brachte, außer schätzbaren Nachrichten fast über die ganze südliche Einfassung der Südsee, sehr merkwürdige Karten und Angaben von vielen nördlichen, zuvor unbekannten Inseln des großen Oceans zu Wege, unter welchen sicher einige der heutigen Sandwich-Inseln sich befanden. Für unsere Zeiten hob daher mit Lord Anson die Entdeckung des gesammten Südmeers, also von ganz Polynesien von Neuem an, und seine Fahrt macht in dieser Rücksicht eine Hauptepoche für die Erdkunde und Englands Marine.

Georg Anson stammte aus einer alten angesehenen Familie in Staffordshire.

Er ward 1697 den 23. April auf dem Erbgute seines Vaters, Wilhelm Anson Esq: „Schug-

borough," als dritter Sohn geboren. Die Mutter, Elisabeth Karrier, war aus einem guten Hause in Derbyshire. Schon frühe bemerkte der Vater an seinem Georg eine entschiedene Vorliebe zum Seewesen. Georgs Hauptvergnügen bestand im Lesen der Seereisen und der Biographien berühmter Admirale. Diesen Trieb wußte der Vater zu benutzen, richtete die ganze Erziehung darauf hin, und ließ ihn sehr frühe in die englische Marine eintreten. Schon in seinem 19. Jahre finden wir Georg Anson als Second-Lieutenant der königl. Marine im Mai des Jahres 1716 auf dem Geschwader des Kommandeurs (Kommodore) Johann Norris, welches nach der Nordsee seine Bestimmung hatte. An der dänischen Küste war Anson so glücklich, den größten Mann im Norden kennen zu lernen, Peter den Ersten und, mit ihm, dessen Gemahlin, Kaiserin Katharina. In den beiden folgenden Jahren 1717 und 1718 diente er unter dem glücklichen Vater des unglücklichen Admirals Byng. *)

---

*) Johann Byng war geboren im Jahre 1705, und ist, die Grade durchlaufend, Admiral der weißen Flagge geworden. Den 14. März 1757 wurde er nach einem Kriegsgerichte erschossen, weil man ihm den Verlust der Insel Minorka, welche 1756 in die Hände der Franzosen kam, zur Last legte.

S.

Georg Byng vernichtete die spanische Eskadre bei Syrakus gänzlich, und Anson wohnte dieser berühmten Schlacht ehrenvoll bei. Drei Jahre darauf ward er Schiffs-Kapitain der Kriegs-Schaluppe „Weazel." Seine Verdienste und zugleich der bedeutende Einfluß seines Oheims, des Grafen Maklesfield, damaligen Lord-Kanzlers, erhoben ihn im folgenden Jahre zu der Stelle eines Kommandeurs des Linienschiffes: „Scarborough." Anson ward beordert mit ihm nach Süd-Karolina zu segeln. Er blieb auf dieser Station 3 Jahre und verewigte dort sein Andenken durch Anlegung einer Ortschaft, Ansonbourgh, genannt; noch jetzt, heißt man von ihm die dortige Gegend Anson-County. Nach einem Zwischenraume von fast 10 Jahren, in welchem er, außer einer abermaligen Fahrt nach Amerika, sich nicht von den Küsten Großbrittaniens entfernte, hebt Ansons glorreichste Epoche an.

Durch Muth und Klugheit hatte er bisher sich so ausgezeichnet, daß man ihn bei dem 1739 mit Spanien bevorstehenden Kriege zu einen wichtigen Posten wählte. Er sollte die Spanier in den, immer wenig bekannten, gefahrvollen Gewässern der Südsee beunruhigen, und ihre, an den westlichen Küsten Amerikas gelegenen Niederlassungen angreifen.

Liest man die Nachrichten von der Ausrüstung dieses Geschwaders, dann lernt man mit Bekümmerniß

kennen, wie sich fast jedem Manne von anerkannten Verdiensten alles Kränkende entgegenstellt, ja, wie der Zufall gleichsam seinen Widersachern die Hand bietet. Freilich erscheint derjenige nur erst dann als großer Mann, welcher die widrigsten Hindernisse siegreich bekämpfend, seine Plane glücklich beendiget.

Konnte Anson, statt im Herbste 1740, schon im Januar, der ersten Einrichtung zu Folge, auslaufen, hätten die Betrügereien der Proviantmeister seiner Eskadre nicht schlechte Lebensmittel untergeschoben, und selbst diese, ihr auf das Kärglichste zugetheilt; wären endlich die ihm versprochenen ausgesuchten See- und Landtruppen, namentlich das Regiment des Obersten Bland, nicht in Kranke oder größtentheils nur so eben genesene Menschen (meist Invaliden aus den Kasernen von Chelsea unter Oberstlieutenant Cracherode) verwandelt, und wäre ihre Anzahl überdieß nicht beträchtlich gemindert worden, dann erschienen nothwendig die von ihm gegen die Spanier glücklich ausgeführten Unternehmungen, ja seine Umseglung des Erdballs, in einem weit geringeren Lichte als jetzt.

Am 18. September 1740 ging von Sankt Helens aus, Anson mit seiner Flotte in die See zu einer vieljährigen Reise in damals noch nicht bekannte Meere. Seine Flotte bestand aus:

a) dem Centurio, als Admiralschiff, mit 60 Kanonen und 400 Mann.

b) Gloucester, unter Kapitain Richard Norris, von 50 Kanonen und mit 300 Mann.
c) Severn (Saverne), unter Kapitain Eduard Legge, von gleicher Stärke wie der Gloucester.
d) der Perle, unter Kapitain Mathin Mitchell, mit 40 Kanonen und 250 Mann.
e) dem Wager (Wetter), unter Kapitain Dandy Kidd, mit 28 Geschützen und 160 Mann.
f) der Sondir-Schaluppe unter Kapitain Johann Murray von 8 Geschützen und 100 Mann; und
g) aus 2 Pinken.

Diese Flotte entging auf das Glücklichste einem bedeutenden Geschwader, welches Spanien durch die Verzögerung Ansons Zeit bekommen hatte, gegen ihn auszurüsten.

Am 25. Oktober war Anson zu Madeira, sah am 16. Dezember die brasilianische Küste, ging am 18. an der Insel Sancta Katharina eine Zeit lang vor Anker, legte dann am 18. Februar 1741 in der Sankt Julians-Bay, an der Patagonen-Küste, an, erblickte hierauf am 5. März das Feuerland und fuhr am 7. binnen 2 Stunden, mit reißender Schnelligkeit, ob der Strömung der Fluth, durch die le Maire-Strasse.

Hier am Ende dieser Strasse erwartete ihn aber vielfaches Ungemach. Die schlechten Karten damali-

ger Zeit führten irre; und durch die unbekannten Meeresströmungen ging nebst dem Wege zugleich auch die kostbarste Zeit verloren. Diese Zögerung verursachte Mangel an frischem Wasser und an Lebensmitteln. Der Scharbock brach hierdurch so heftig hervor, daß in 4 Wochen allein auf dem Admiralschiffe 43 Mann dahin starben.

Stürme, 3 Monate andauernd, und zwar mit einer solchen Wuth, wie dergleichen nie erlebt zu haben, die ältesten Leute der Mannschaft bezeugten, und Strömungen, hatten endlich am 24 April Abends die Flotte zerstreut. Auf der Insel Nuestra Sennora del Socorro, unter dem 45. Grad der Breite, welche zum ersten Versammlungsort angewiesen war, fand der Centurio am 8. Mai nur sich allein. Die Insel Juan Fernandez, der 2te Sammelplatz, ward durch die Unrichtigkeit der Karten beträchtlich verfehlt; auch hatte der Scorbut die Hälfte der Mannschaft aufgerieben; und als Anson sich am 9ten Junius, oft bedroht, von den Wellen begraben oder bei dem Eylande Chiloe an den Strand getrieben zu werden, der lang ersehnten Insel näherte, waren von den 500 Menschen des Admiralschiffes, die größtentheils gesund durch die le Maire-Strasse gesegelt waren, kaum 10 dienstfähige Leute vorhanden. Wie schrecklich bezahlt der Mensch seine Unwissenheit der wahren Erdkunde! wie unschätzbar sind ihm die Fortschritte der

ernsthaften Wissenschaften! Dieß zeigte gleich darauf die traurige Lage der übrigen Schiffe noch deutlicher. Nur 3 konnten sich, nach langem Aufsuchen des Versammlungsplatzes, dort in der Mitte vom Junius, in Julius oder August vereinigen. Von der Mannschaft des Glouceslers waren 200 gestorben und von dem letzten Drittheile war kein einziger vollkommen gesund. Die Perle und der Severn waren gezwungen worden, nach Brasilien zurückzukehren, hierdurch auf immer von der Flotte getrennt zu bleiben, und allein nach Europa zurückzukehren. Der Wetter ging gänzlich durch Scheitern verloren; nur ein paar Menschen, unter welchen der nachmals so berühmte Seemann Byron – von dem der geneigte Leser bald vernehmen wird – entgingen nach tausend Gefahren dem Tode. Die Santa Anna (eines der geringeren Fahrzeuge) wurde als untauglich verkauft.

Ansons Reise lehrte nun die Strömungen, die Untiefen kennen; Juan Fernandez ward nautisch beschrieben, und es ergab sich der hohe Werth des dortigen Seehunde-Fangs; zugleich ward die kleine, ihres Hafens wegen nicht unbedeutende Insel Inchin entdeckt.

Noch wüthete der Scharbock unter dem, so sehr verminderten Geschwader, als Anson schon ein spanisches Fahrzeug aufgriff. Kaum aber war seine Mannschaft durch die trefflichen Erfrischungen auf Juan Fernandez geheilt und gestärkt, so eilte

er höher hinauf zur spanisch-amerikanischen Küste, und machte mehrere Prisen. Namentlich kaperte er am 12. September das Schiff: „Nuestra Sennora del monte Carmelo" (die Madonna vom Berge Karmel), beladen mit einigen Kisten voll verarbeiteten Silbers, mit 23 Fässern, deren jedes 200 Pfund wog, mit geprägten Piastern gefüllt, mit Zucker u. d. gl. mehr, welche Prise er durch Lieutenant Saumarez in Besitz nehmen ließ; am 5. November nahm er das Schiff: „Santa Teresa de Jesus" mit 170 Pfund Sterling an baarem Gelde Tabak, Quito-Tuch, Kakao u. s. w. beladen, welches er durch den Lieutenant Dennis in Besitz nehmen ließ, und am 10. November das Schiff: „Nuestra Sennora del Carmin," mit Kaufmannsgütern beladen, welches Lieutenant Brett durch Entern nahm.

Auf dem Schiffe: „Santa Teresa" hatte sich unter mehreren anderen Reisenden, eine Spanierin vom Stande nebst ihren beiden Töchtern eingeschifft; eine derselben war von großer Schönheit. Als sich diese in den Händen der Britten sahen, ihren Begriffen zu Folge Freibeuter und gewissenlose Ketzer, zitterten sie, nicht sowohl wegen ihres Vermögens, als wegen ihrer Ehre. Sie versteckten sich auf das Aengstlichste, und selbst das Zureden und bescheidene Betragen der brittischen Offiziere war nicht im Stande, ihre Angst zu mindern. Anson erhielt davon

Nachricht. Er befahl sofort, den Damen auf das Ehrerbietigste zu begegnen; sie ungekränkt in den Zimmern ihres Schiffes zu lassen; die Matrosen durften sich ihnen nicht nahen, und der spanische Steuermann des eroberten Schiffes selbst, mußte, als beständige Wache, nicht von ihrer Seite weichen.

Dieser edle Zug, und das großmüthige Betragen gegen alle Gefangenen, erwarb dem Admiral, ja allen seinen Britten, die Hochachtung der Spanier. Als Anson nämlich nach der, bald folgenden, Eroberung von Payta, die Gefangenen frei gab, rühmten die Letzteren die Art, wie sie behandelt worden; ja ein Geistlicher, ein Jesuit, überfloß von dem Lobe des Admiral und der Engländer so sehr, daß die Spanier gegen diese Nation eine völlig neue Stimmung erhielten.

Anson, obgleich sein Geschwader nicht stark genug war, um gegen die Haupt-Etablissements der Spanier etwas unternehmen zu können, suchte er jetzt dem Feinde durch Angriffe auf mindere, aber dennoch wichtige Posten in der Südsee und an den Küsten, zu schaden. Er, der von den Gefangenen wußte, daß Pizarro's Eskadre, welche gegen die Britten kreuzte, verunglückt sei, ging daher höher gegen Norden hinauf, und war so glücklich, von Gefangenen des Schiffes Carmin zu vernehmen, daß man, weil man in Payta, zu Lima und an der ganzen Küste von den Britten Kenntniß habe, in der Stadt

Payta anjetzt umginge, eine sehr beträchtliche Summe Geldes mit dem schnellsten Postschiffe nach einem sichern Platz in Mexiko, wahrscheinlich Sonsonnate, abzusenden. Da faßte denn Anson den energischen Entschluß, Payta anzugreifen und zwar noch in der Nacht.

Payta (unter dem 50° 21′ südlicher Breite) bestand damals aus etwa 200 Häusern, welche sämmtlich nur ein Stockwerk hoch waren. Die Stadtmauer war eine bloße, mit Rohr durchflochtene Lehmwand, und die Dächer der Häuser bloße Laubdächer, wie es in jenen heißen Regionen, wo man Bäume von außerordentlich großen und dauerhaftem Laube hat, sehr gewöhnlich ist. Die einzige Vertheidigungsanstalt, welche Payta hatte, war ein Fort, aber dieses war auch ohne Außenwerke und Graben, blos mit einer, eben nicht sehr starken Mauer von Backsteinen umgeben, und hatte nicht mehr als 8 Kanonen, nebst einer, gar nicht zahlreichen Garnison.

Da es Nacht ward, befahl Anson dem Lieutenant Brett mit seiner Expeditions-Mannschaft in die Böte zu gehen, und gegen 10 Uhr segelte auch dieser, von 2 spanischen Lootsen geleitet, ab. Ohne vom Feinde entdeckt zu werden, erreichte er die Mündung der Bay. Kaum war er aber in dieselbe hinein, so gewahrten ihn einige Schiffleute, sprangen in ein Boot, und ruderten laut schreiend: „die Engländer sind da! die Engländer sind da,“ der Küste

zu. Brett bemerkte, wie die Stadt dadurch in Allarm kam, ermunterte seine Schaar, rasch zu seyn, und möglichst zu landen, ehe die Kanonen des Forts gelöset würden. Er brachte auch die Landung glücklich zu Stande, und schlich sich der Stadt zu, wo er mit lautem Trommelschlag und Jubelgeschrei eindrang. Kaum wagten einige Kaufleute auf der Gallerie des Gouvernementshauses versammelt, auf die Britten zu schiessen; als aber diese antworteten, liefen sie davon. Auch die Truppen im Fort hatten die Flucht ergriffen, und in einer Viertelstunde hatte man Payta eingenommen.

Inzwischen war Anson mit den Schiffen des andern Morgens vor Payta erschienen, und 3 Tage lang wurde Beute aus dieser Stadt an Bord der Schiffe gebracht. Jene bewußten Gelder, nebst allen sonstigen Schätzen und beträchtlichen Magazinen der Krone fielen den Britten in die Hände. Diese Magazine waren Schuld, daß der sonst so edle Anson sich durch die thörichte Hartnäckigkeit des entflohenen Gouverneurs, welcher kein Lösegeld dafür erlegen wollte, gezwungen sah, sie und eben dadurch die unglückliche Stadt selbst, den Flammen zu weihen! Krieg! scheußlichster Schandfleck der Societät! selbst den Mann von den sanftesten, edelsten Gefühlen, zwingest du zur Unmenschlichkeit!

Um Mitternacht den 16. November verließ Anson die Küste von Payta, steuerte westwärts, traf

wieder mit seinem Schiffe Gloucester zusammen, das unter Kapitain Mitchell in den Gewässern unter dem 5. Grade südlicher Breite kreutzen sollte, und reiche Prisen, unter welchen nur allein 19000 Pfund Sterling an geprägtem Gelde, mitbrachte, und steuerte nach Quibo, einer in der Mündung der Bay von Panama liegenden Insel, um Wasser einzunehmen. Die gelungene Expedition gegen Payta feuerte zu neuen Unternehmungen an. Mexiko, und besonders die Manila-Galeone war nun mit Recht ein Hauptgegenstand des Admirals.

Die Manila-Galeonen, gewöhnlich nur eine, seltner zwei, waren und sind noch größtentheils die hauptsächlichste Handels-Verbindung der in sich unermeßlich produktiven, aber von Spanien äußerst verkannten, und daher zweckwidrig behandelten, manilischen Inseln. Was würde ihnen nämlich an jenen theuren Gewürzen wohl fehlen können, wodurch Holland ganz Europa seit Jahrhunderten in Kontribution setzte? auch dürfte sicher Bengalen sich keiner reichern Reis-, Baumwolle- und Pfeffererndte vor ihnen rühmen. Alle Früchte der heißen Zone beider Welten gedeihen dort trefflich; und seit 1670, da ein spanischer Pilote eine Kiste junger Kakao-Baumpflanzen aus Amerika hinüber brachte, ist auch dieses Haupt-Produkt West-Indiens dort in großem Ueberfluße vorhanden; dennoch wären diese reichen Länder beinahe isolirt von der übrigen

Handelswelt, ohne jene Galeonen. Nur durch sie erhalten diese spanischen Kolonien, kaum sollte man es glauben, über Westindien, die Manufakturwaaren des Mutterlandes, so wie feine Weine, nebst dem Silber von Mexiko. Sie tauschen dagegen ihr Gold, und die von den Engländern, Holländern und Franzosen, unter dem Aushängeschilde der Mauren und Chinesen ihnen zugeführte Waaren Ostindiens aus. Jeder eigentliche Bürger von Manila, mit Ausschluß aller Fremden, darf an diesem Handel Theil nehmen. Ihre Portionen sind aber genau und zwar gerichtlich bestimmt; dieß ist auch der Fall mit dem Werth der ganzen Ladung. Indeß geschieht es dennoch, daß, da Letztere eigentlich nur eine halbe Million Piaster betragen sollte, sie oftmals bis zu einer Million hinaufsteigt.

Eine solche Prise erwartete nun Anson. Die Galeonen laufen gewöhnlich von Manila im Julius aus, steigen bis zu einigen 30 Graden nordwärts hinauf und übersegeln, ohne irgendwo anzulegen, das große Südmeer bis zu ihrer Landung in der neuen Welt. Acapulco ist ein ungesunder Ort, aber ein sicherer Hafen der Küste von Neu-Mexiko (17° 10′ nördlicher Breite). Nur gegen die Zeit der Ankunft der Galeonen, wird er, aus einem elenden, menschenleeren Flecken, in einen volkreichen Marktplatz umgeschaffen. Die Fahrt dauert gewöhnlich sehr lange. Nach etwa einem halben

Jahre, vom Julius oder August bis zum Dezember oder Jänner, erreicht die Galeone Acapulco; und etwa eben so viel Zeit erfordert die Rückfahrt. Auf letzterer landet man bei dem spanischen Etablissement in Guam, der Hauptinsel der Ladronen. Bei der Hinfahrt nach Amerika sieht man sich daher gezwungen, aus Mangel an frischem Wasser die regelmäßigen Regen zwischen den 30 und 40 Graden der Breite zu benutzen, und ihn in großen ausgebreiteten Häuten, die sich in irdene Krüge endigen, aufzufangen. Hiezu führt die Galeone ein Paar tausend großer Krüge, welche oftmals bis dahin mit Gewürzen angefüllt sind, mit sich. Bei Aufspannung jener Häute erscheint sie dann dem Auge gleichsam wie ein Meerwunder. Diese Ueberladung aller Art, die übermäßige Bemannung, denn oft führt eine solche Galeone über tausend Menschen, macht ihre Vertheidigung höchst unbequem, wenn auch selbst die Geschicklichkeit ihrer Führer vorzüglich wäre.

Mehrmals ward deshalb die Galeone die Beute kühner, gewandter Feinde, obgleich weit geringer an Größe und Mannschaft. Anson durfte insoferne seiner Mannschaft mit Recht eine treffliche Beute prophezeien.

Anson steuerte gegen Acapulco; seine Barke als Kundschafterin voraus. Diese kam am 19. April zurück, und sagte aus, daß die Galeone seine Ladung eingenommen, und seine Abfahrt vom Vizekö-

nig von Mexiko auf dem 14. März bestimmt worden sei. Diese Nachricht machte große Freude; denn es erlitt nun gar keinen Zweifel, daß das Registerschiff von Manila in brittische Hände fallen müsse. Anson stationirte am 1. März seine Schiffe dem Hafen von Acapulko gegenüber, und lebte bis zum 25. immer in der angenehmen Hoffnung, da er überzeugt war, das Registerschiff habe den Hafen noch nicht verlassen. Dann aber bei Anfang Aprils wagte er sich dort an einer ihm unbekannten Küste, bei Chequetan (17° 36′ nördlicher Breite), ins Land, um Wasser und Erfrischungen einzunehmen. Es war für die Nautik wichtig, daß er diese Theile des nordwestlichen Amerikas sah, beschrieb und verzeichnete, und die trugvollen Nachrichten der Freibeuter berichtigte, wodurch bereits so mancher Seefahrer unglücklich geworden war.

Tausendfaches Ungemach zog ihm indeß das Ausharren im dortigen Meere zu. Er fand sich gezwungen, die Schiffe Carmelo und Carmin, und die Sondir-Schaluppe nebst einem beträchtlichen Theile kostbarer Güter zu verbrennen, und die Mannschaft zur Verstärkung der Schiffe Centurio und Gloucester zu nehmen.

Nun, wahrscheinlich wegen Mangel gezwungen, verließen die Britten am 6. Mai 1742 die amerikanische Küste, und steuerten der chinesischen zu, mit dem Plane, dort einen nördlichen Passatwind abzu-

warten, und mit diesem — den die frühern Reiseberichte als etwa 70—80 Leagues von der Küste aufspringend angegeben hatten, — weiter zu segeln. Der Gloucester kam immer mehr in seinem Zustande herab, und endlich so, daß man ihm am 15. August dem Feuer der Vernichtung weihte. Anson setzte also mit dem Centurio, nur ihn allein noch habend, die Fahrt fort. Am 23. August bei Tagesanbruch hatte er das Vergnügen, 2 Inseln westlich zu gewahren, und am nächsten Morgen eine dritte. Allein er fand auf keiner dieser Inseln einen Ankerplatz. Am 26. verlor er Annatajan, eine der Ladronen, aus dem Gesichte, aber am nächsten Morgen entdeckte er die Inseln Sayan, Tinian und Aiugigan, und segelte unter spanischer Flagge auf Tinian los, wo er am 28. ohne Schwierigkeiten, da die Indianer in die Wälder geflohen waren, an das Land ging.

Tinian, eine der bedeutendsten Marianen oder Ladronen unterm 15° 8′ nördlicher Breite, erschien als ein wahres Paradies. Reichlich mit Heerden von Rindvieh und Schweinen, wie auch mit dem besten Federvieh und den schmackhaftesten Wasservögeln besetzt, wächst unter ihrem trefflichen Himmel die Brodfrucht, die Kokuspalme nebst der Orange, der Limonie, und vielfachen schätzbaren Küchenkräutern. Auch zeigten sich darauf schöne Ueberbleibsel ehemaliger Kultur.

Die Spanier haben dieses herrliche Land verödet; von 30,000 vormaliger Einwohner war niemand mehr vorhanden; man sendet nur von Zeit zu Zeit einzelne Boote zum Jagen und Fischen hinüber.

Eines solchen Flecks der Erde bedurfte es auch um die elende Mannschaft schnell wieder herzustellen. So tief war nämlich Ansons Geschwader durch Sturm und Scharbock gesunken, daß von 1000 Seeleuten nicht einmal 70 fähig waren, Dienste zu thun, und die drei bedeutenden Schiffe und die Prisen in ein einziges (Centurio) zusammengeschmolzen waren! Dennoch hatte letzteres beträchtlichen Schaden an seinen Masten erlitten, ja ein gefährliches Leck erhalten.

Der Plan des Admirals war nun, da keine der Galeonen bis jetzt erschienen war, sein Schiff zur Fahrt nach Macao in Stand zu setzen, um von dort aus dem reichen Manilafahrern entgegen zu gehen. Aber ein Sturm wollte alle seine Hoffnungen vernichten! der Centurio ward durch einen Orkan mitten in der Nacht (um 1 Uhr des 23sten Septembers) fortgerissen. Anson nebst 113 Mann blieben auf der Insel völlig von der übrigen Welt isolirt, in dem vasten, fast unbekannten Südmeere zurück.

Welch eine Lage! und welch eine noch viel düsterere Aussicht! Was bedurfte es weiter, als daß der spanische Befehlshaber auf Guam, durch die von dort oft hier hergesandten Boote von Ansons Lage un-

terrichtet, eine hinreichende Macht sendete, um ihn, unter dem unverdienten Namen eines Freibeuters, auf ewig in Ketten zu schlagen; denn sein eigenes königliches Patent, so wie die Patente der Offiziere, waren auf dem verlornen Schiffe.

In diesem schrecklichen Zeitpunkte zeigte sich der Mann von festem Muthe und völlig unangefochtenem Geiste. Anson hatte bei seiner Ankunft auf der Insel ein Boot mit Indiern unter Anführung eines spanischen Unteroffiziers vorgefunden und sich seiner bemächtiget. Anson versammelte seine Leute, und zeigte ihnen mit großer Ruhe des Geistes und Ueberredungskraft, wie sie durch Vergrößerung dieses Bootes jener schimpflichen Sklaverei entgehen könnten.

Er ließ ihnen nicht Zeit, die Schwierigkeiten genauer zu erwägen; nicht Zeit zu berechnen, daß Macao über 600 englische Meilen entfernt liege, daß keine Segel vorhanden wären, und daß die Menge selbst bei der Vergrößerung des Bootes nur kümmerlichen Platz zum hinreichenden Proviant haben könnte. Er trieb sie sofort zum Werke; und um sie stärker anzufeuern, unterzog er sich der Handarbeit in eigener Person.

Das Boot ward auseinander geschnitten, eine eigene Docke für dasselbe errichtet, und in den Waldungen Holz gefällt. Glücklich genug war von der Ausbesserung des Centurio das Handwerkszeug der Zimmerleute und des Schmidts noch am Lande;

nur die Blasebälge fehlten, Anson ersetzte sie durch die Häute des dortigen Rindviehes. Sie wurden mit dem Kalke, wovon sich zufällig eine Tonne dort vorfand, gegerbt, und ein Flintenlauf diente zum Rohre des Gebläses. Das alte Tauwerk, welches der Centurio zurückgelassen, ward hervor gesucht. Die Zelte, unter welchen man auf Tinian die Kranken gepflegt hatte, sollten zu Segeln, und das Talg des getödteten Rindviehes, vermischt mit Kalk, zum Ueberstreichen und Verdichten des Bodens des neuen Schiffchens dienen. Allein ein Hauptstück fehlte, der Führer auf allen Seereisen, der Kompaß und das Höhen-Instrument. Acht Tage brachte man deßhalb in Kümmerniß zu, als endlich bei Durchsuchung einer Kiste der spanischen Barke ein elender Kompaß, nicht viel größer als die, welche man für Schulknaben zu fertigen pflegt, entdeckt ward. Dieser, an sich dürftige, Fund verursachte eine unermeßliche Freude.

Unter verschiedenen, an das Ufer geworfenen Trümmern, fand sich nachmals ein Quadrant ohne Diopteru; diese traf man aber in einer Schieblade eines vielleicht durch eben den Unfall verlornen Schiffes. So kam auf eine Art, welche sich besser für einen Robinson, als für einen solchen Weltumsegler, wie Anson, paßt, das Unglaubliche zu Stande.

Jetzt ging man mit dem neuen Fahrzeuge rasch

vorwärts; schon hatte man den 5. November zum Absegeln bestimmt, als am 11. Oktober ein Holzfäller, nämlich ein Matrose vom ehemaligen Schiffe Gloucester, von einer Anhöhe der Insel freudig herabstürzte, und mit unaussprechlichem Jubel schrie: „das Schiff! das Schiff!"

Selbst den unerschütterlichen Anson überwältigte dießmal die Freude; er warf die Axt, mit welcher er arbeitete, mit Heftigkeit zur Erde, rannte an das Ufer, weidete sich an dem nicht mehr gehofften Anblick des Centurio, und sandte, nach schnell zurückkehrender Ueberlegung dem Schiffe sofort als Verstärkung 18 Mann und Lebensmittel an frischen Fleisch und Früchten. Dann besuchte er sein Schiff, und ward mit herzlichster Freude empfangen.

Die glückliche Wiederkunft des Centurio machte den neuen Schiffsbau überflüssig. Anson eilte mit der Proviantirung seines Schiffes, um sobald als möglich nach Macao zu kommen, und stach am 20. Oktober wieder in die See.

Als er das Süd-Ende der Insel Formosa umschiffet hatte, und eben bei Vele Rite vorbeisegelte, hörte er plötzlich vom Vorderkastell des Schiffes das laute Geschrei: „Feuer! Feuer!" In der gräßlichsten Verwirrung lief Alles dahin. Der große Backofen war unvorsichtiger Weise zu sehr geheizt worden, die Backsteine waren glühend geworden, und das Feuer hatte sich der zunächst befindlichen

hölzernen Wand mitgetheilt. Indeß ward es bald gelöscht.

Am 5. Dezember um Mitternacht kam Anson an das chinesische Festland, und da er nicht wußte, wie er seinen Lauf nehmen sollte, legte er bei. Obgleich er am andern Morgen das ganze Gewässer um ihn her mit Fischerkähnen bedeckt sah, so konnte er, so sehr er ihnen zurief, ihnen Zeichen zum Nähern machte, und blinkende Piaster vorhielt, ihre Neugierdslosigkeit dennoch nicht besiegen, oder sie von ihrem Geschäfte abziehen, und endlich konnte er erst am 9. einen chinesischen Lootsen erhalten, der ihn für 30 Piaster nach Macao, einer kleinen Insel in der Mündung des Flusses Kanton brachte. Um 10 Uhr Morgens am 12. kam er an dieser bekannten portugiesischen Kolonie, deren Gouverneur in trauriger Abhängigkeit von den Chinesen lebt.

Hier nahm Anson eine gänzliche Ausbesserung des Centurio vor, erhielt einen Besuch in der Zeit von 3 Mandarinen, deren Vornehmster ein großes Gefolge von Offizieren und Bedienten und eine Truppe Musikanten mitbrachte, und lief am 19ten April vom Neuen aus, um gegen die Manila-Galeone, zu kreutzen. Er feuerte die Equipage durch die gewisse Hoffnung einer reichen Belohnung an, und hielt am letzten Mai unweit des Vorgebirges: Spirito Santo auf Samar, einer der westlichsten Philippinen.

Mit welcher Begierde blickte die ganze Mannschaft nach dem so lange erwarteten Schatz vergeblich in das Meer, als endlich am 20. Julius (nach Zimmermann) oder am 20. Junius (nach Prior) die Galeone erschien.

Zu Ansons und seiner Mannschaft höchsten Erstaunen, kam sie mit großer Dreistigkeit selbst auf den Centurio zu, und bot ihm den Kampf an. Sie führte 64 Stücke, und eine wohlgerüstete Mannschaft von 555 Köpfen (nach einer andern Angabe nur 36 Kanonen und 550 Mann), unter einem geschickten und muthigen Oberbefehlshaber, dem Portugiesen Don Hieronymus de Monterio, und hatte sich durch ein starkes Netzwerk von Tauen gegen das Entern verwahrt. Sie kannte die Stärke des Centurio genau, und hielt sich daher überzeugt, seiner Meister zu werden. Die Galeone führte den Namen Nuestra Sennora de Capadogua.

Ansons kluge Einrichtung, die große Gewandtheit seiner Artillerie, und die entschiedenste Tapferkeit der Leute, ersetzte aber den Abgang der Mannschaft; denn diese war kaum die Hälfte von jener ihrer Gegner, und unter derselben waren viele sehr junge Leute. Mehrere der besten Schützen wurden auf die Mastkörbe vertheilt; jeder Kanone wurden nur 2 Mann zur Bedienung gegeben, während daß Andere stets zum Abfeuern der geladenen Stücke umhergingen.

Das Gefecht begann und währte anderthalb Stunden; die Spanier fochten mit großer Bravour, aber weniger Gewandtheit; die Schützen in den Mastkörben, und das ununterbrochene Feuer der umhergehenden Artilleristen brachte sie endlich aus aller Fassung; zudem waren schon von ihnen 67 todt und 84 verwundet, und Don Jeronimo de Monterio selbst hatte eine Wunde erhalten.

Die Galeone strich die Flagge; und das große reiche Schiff war schon eine gewisse Beute der tapfern Britten, als ein unvorhergesehener Zufall diese gerechte Freude bald in unersetzliches Leid verwandelt hätte.

In dem Augenblicke, wo der Kommandant der Galeone sie dem Admiral übergab, benachrichtigte diesem leise ein Offizier, der Centurio habe unweit der Pulverkammer Feuer gefaßt. Auch dießmal blieb sich Anson gleich; mit unveränderter Miene ertheilte er die paßlichsten Befehle, wie der Brand zu löschen sei, und empfing dem Scheine nach mit ruhiger Würde die Uebergabe der Sennora de Cabadogua. — Das Feuer ward binnen Kurzem glücklich gelöscht.

Die Prise hatte am baaren Gelde eine Million 313,834 Achterstücke, dann 35,682 Unzen gediegenes Silber, und etwas Cochenille an Bord. Prior berechnet die Ladung der Galeone auf 400,000 Pfund Sterling, Zimmermann schreibt aber, daß der

gesammte Werth aller Gelder der Prisen (die Schiffe und Waaren ungerechnet), die von Anson genommen, auf 400,000 Pfund Sterling sich belaufen hätte.

Jetzt wurden die Gefangenen, deren Zahl bei Weitem die eigene Mannschaft übertraf, von Anson wohl verwahrt, und dieser ging triumphirend mit der großen Beute nach Kanton zurück. Der Chinese, welcher nur allein alles nach dem Golde abwiegt, sah auf das kleine Schiff, dem die große Galeone, auf welchem nun Lieutenant Saumarez befehligte, als Prise folgte, mit Neid und Verwunderung.

Bald bot sich indessen dem Admiral eine Gelegenheit dar, letztere in Hochachtung und Dankbarkeit verwandeln zu können.

In Kanton brach Feuer aus. Die Fahrläßigkeit der Chinesen ließ dieses weit um sich greifen. Die ganze Stadt war in Gefahr, in Rauch aufzugehen. Anson eilte mit seinen Matrosen zu Hilfe, und diese herzhafte Mannschaft rettete einzig und allein die Stadt. Er rettete aber auch zugleich die durch das Feuer den Dieben offenstehenden Waarenlager. Die Britten betrugen sich so treu und rechtschaffen, daß die größten Kaufleute sich englische Schildwachen ausbaten. Dieses edle Verfahren machte selbst die dortige Regierung den Engländern gewogen. Viele der angesehensten Mandarine und

Kaufleute bezeugten dem Admiral persönlich ihren Dank.

Die Folgen hievon waren bedeutend. Anson verdankte es wohl hauptsächlich diesem Zufall, daß ihm der Zoll von seiner Flagge, welchen er stets standhaft verweigerte, wirklich erlassen ward. Doch bat die Regierung dagegen um die Freilassung der Spanier, als einer ihnen befreundeten Nation. Anson gab allen Spaniern die Freiheit.

So fiel das Betragen des Admirals auf seine ganze Nation ehrenvoll zurück.

Anson verkaufte seine Prise in Macao, segelte im Oktober 1743 von Chinas Küste weg, legte am 3ten Januar 1744 bei der Prinzen-Insel in der Sunda-Strasse sich vor Anker, verweilte da bis zum 8. und ankerte am 11. März in der Tafelbay am Vorgebirge der guten Hoffnung. Hier verweilte er einige Zeit, stach wieder in die See, und segelte, ohne anzuhalten, an der Insel Sankt Helena vorbei, und kam immer näher seinem Vaterlande. Im Kanal hatte er das kaum zu erwartende Glück, durch die große feindliche französische Flotte unbemerkt zu segeln; ein dicker Nebel verbarg ihn.

Mit Ruhm und Glück gekrönt, landete er am 15. Juni 1744 zu Spithead auf seiner Mutter-Erde, nach einer Abwesenheit von drei Jahren und neun Monaten.

So endigte sich diese höchst gefahrvolle Reise um die Welt. Sie lehrte viel unbekannte Meere, Küsten und Inseln kennen; sie erleichterte die Schiffahrt durch genauere Beobachtungen der Winde, der Strömungen und Untiefen, und brachte der englischen Marine nicht geringere Ehre und Gewinn, als ihrem Urheber. Auch ward Ansons Reisebericht fast in allen Sprachen des kultivirten Europa begierig gelesen.

Gleich nach seiner Rückkunft stieg Anson zum Kontreadmiral (Rear Admiral) der weißen Flagge, und 1746 zum Vize-Admiral der blauen; zugleich ward er zum Parlamentsmitglied für Heydon erwählt. Im folgenden Sommer kommandirte er auf dem Prinz Georg von 90 Kanonen mit dem Admiral Warren die brittische Kriegsflotte gegen die französische, unter dem Admiral Jonquiere. Bei Cap Finisterre hatte die berühmte See-Schlacht statt, wodurch die Vortheile von Frankreichs Kontinentalsiegen unter dem großen Marschall Moriz von Sachsen einigermassen gemindert wurden. Jonquiere ward gänzlich geschlagen; er verlor 6 Linienschiffe und 4 Ostindienfahrer; unter ersteren das Admiralschiff: „l'Invincible“ und die Gloire. Als Jonquiere, als Gefangener, seinen Degen übergab, sagte er daher Anson mit der den Franzosen eigenen verführerischen Artigkeit: „Mon-

sieur, vous avez vaincu l' Jnvincible, et la Gloire vous suit."

König Georg II. belohnte Ansons große Verdienste, erhob ihn, mit dem Titel von Lord Anson zum Baron von Soberton in Hampshire, gleich darauf zum Vize-Admiral der rothen Flagge, und, beim Absterben von Johann Norris, zum Vize-Admiral von England. In dieser Würde führte er den Monarchen, wenn er seine deutschen Länder besuchte, stäts von England nach Holland. Endlich ward er erster Lord der Admiralität und deckte 1758 mit einer mächtigen Flotte die Landungen der Britten auf Sct. Malo und Cherbourg. Den letzten Dienst erwies er Großbrittanien, indem er 1761 seine Königin dorthin führte; denn im folgenden Sommer starb er plötzlich auf seinem Gute Moor-Park in Hert-Fordshire.

Anson war ein ruhiger, menschenfreundlicher, edler Mann. Fest und vom höchsten Muthe, verließ ihn seine Ueberlegtheit nie bei den größten Gefahren. Uebrigens kannte er so wenig die Welt und die kleinen Ränke, daß er im Spiele häufig hintergangen ward. Man sagte daher von ihm sehr passend: „Er war um die Welt, aber nie in ihr gewesen!"

Mit ihm starb sein Geschlecht aus, denn er hatte mit der Tochter des Grafen Hardwicke, welche vor ihm starb, keine Erben.

Der Weltumsegler Joh. Byron während der Jahre 1764, 1765 und 1766. Von Dr. und Professor Fr. Schneidawind.

Johann Byron erblickte auf großbrittannischem Boden das Licht der Welt im Jahre 1723, und wurde gar bald zum Seemann gestempelt. Siebzehn Jahre alt, machte er unter Lord Anson die Reise um die Welt auf dem Welter (Wager), litt Schiffbruch, und wurde mit einigen seiner Unglücksgefährten von den Indiern nach Chile geführt. Daselbst blieb er bis 1744, wo er auf einem Schiffe von Sankt Malo sich einsetzte, und 1745 nach Europa zurück kam. 1758 befehligte er drei Linienschiffe, that sich im Kriege gegen Frankreich hervor, und erhielt die Würde eines Kommodore — eines Offiziers im Range nach dem Admiral.

Bald nachdem der König von Großbrittanien,

Georg III. zur Regierung gekommen war, faßte er den Entschluß, Schiffe auszusenden, welche unbekannte Länder entdecken sollten. Es schien höchst wahrscheinlich, daß sowohl in der großen Südsee überhaupt, als auch besonders nach der Gegend des Südpols, noch manche Insel, vielleicht noch manche sehr beträchtliche Strecke Landes liege, welche den Europäern bis dahin unbekannt geblieben wäre. Diese sollten nunmehr aufgesucht werden. Zugleich sollte die wahre Beschaffenheit der Falklands-Inseln untersucht werden, von denen Anson bewiesen, daß ihr Besitz die Britten allen unfreundlichen Begegnungen überheben würde, denen ihre Schiffe bei dem Einlaufen in brasilianische Häfen oder in Buenos Ayres ausgesetzt wären; und daß von diesem Erfrischungsplatze alle nach der Südsee bestimmte Schiffe eine weit kürzere Fahrt haben würden.

Der Vorsatz konnte indessen erst 1764, in welchem Jahre das Königreich einer vollkommenen Ruhe genoß, zur Ausführung gebracht werden. Da rüstete man aus: den Delphin, ein Schiff vom 6ten Range, von 24 Kanonen und mit 150 Mann, nebst 3 Lieutenants und 37 Unter-Offizieren bemannt; und die Tamar, ein kleineres Kriegsschiff von 16 Kanonen und mit 90 Mann, nebst 3 Lieutenants und 22 Unter-Offiziers an Bord. Kommodore Byron wurde zum Anführer der Expedition ernannt,

und bestieg den Delphin; die Tamar aber befehligte der Kapitain Mouat.

Es war am 22. des Sommermonats 1764, als Byron die Anker lichtete, und aus den Dünen segelte. Allein der Delphin hatte gleich Anfangs einen verdrießlichen Zufall. Er rannte nämlich auf den Grund, und Byron sah sich deßhalb genöthiget, in den Hafen von Plymouth einzulaufen, um erst zu untersuchen, ob auch das Schiff keinen Schaden genommen habe. Man fand es indessen unversehrt, und stach am 3. Juli wieder in die See.

Schon am folgenden Tage hatten die Britten den Kanal glücklich zurück gelegt, und befanden sich nunmehr im atlantischen Weltmeere. Wind und Wetter waren günstig. Sie durcheilten die französischen, spanischen und portugiesischen Gewässer, bekamen schon am 12. die portugiesische Insel Madeira zu Gesicht, und legten sich bei der Hauptstadt Funchas vor Anker. Hier nahmen sie einige Erfrischungen ein, und segelten am 19. weiter. Jetzt ging die Fahrt auf die Inseln des grünen Vorgebirges, welche bekanntlich noch etwas weiter gegen Süd liegen. Sie erreichten dieselben den 27. Juli glücklich. Dieß war gerade die Zeit, in dieser Region bei unausstehlicher Hitze, beständig stürmisches und regnerisches Wetter zu haben. Man hielt sich daher nicht länger auf, als man nothwendig mußte, um einige frische Lebensmittel einzunehmen. Aber auch diese kamen ihnen wenig zum Nu-

tzen; denn das Fleisch der Rinder, welche sie eingekauft und geschlachtet hatten, war einige Stunden später schon in Fäulniß übergegangen.

Am 13. September konnten sie schon sich auf der Rhede von Rio-Janeiro, der Hauptstadt Brasiliens vor Anker legen, und Byron machte dem portugiesischen Statthalter oder Unterkönig seine Aufwartung. Dieser empfing ihn an der Spitze vieler Standespersonen, oben an der Treppe mit großem Gepränge; mehr als 60 Offiziere, und eine Menge anderer wohlgekleideter Persönen, hatten ihn vor dem Pallaste schon bewillkommt. Byron trat mit dem Stattbalter in ein Staatszimmer; hier erfolgte eine viertelstündige Unterredung in französischer Sprache, worauf der englische Befehlshaber sich beurlaubte, und mit eben so großem Gepränge wieder entlassen wurde. Zur Ehre der englischen Flagge ließ der Statthalter fünfzehen Kanonen abfeuern, und kam auch zum Gegenbesuche an den Bord des Delphin.

Wegen der Kranken, welche an das Land gebracht worden waren, sah Byron sich genöthiget, ein ganzes Monat hier zu liegen. Er konnte sich gut verproviantiren; hatte aber unerträgliche Hitze, und mußte erfahren, daß die Portugiesen zu Rio de Janeiro ein eigenes Geschäft sich machten, Menschen zu stehlen.

Am 16. Oktober ging die Fahrt weiter, und erst

am 22. eröffnete Byron der Mannschaft, daß ihre Bestimmung nicht, wie sie wähnte, gerade nach Ostindien sei, sondern zu einer Entdeckungsreise. Wenn die Mannschaft sich beifallswürdig betrüge, hatte die Admiralität befohlen, ihr doppelten Sold auszuzahlen, und ihr noch manche andere Vortheile zu bewilligen.

Bald erhob sich stürmisches Wetter, und die Schiffe hatten mit vieler Gefahr zu kämpfen. Der Delphin sah sich einmal genöthiget, 4 Kanonen über Bord zu werfen; am 13. aber traf ihn eine Stürzsee, wobei das große Segel den ersten Lieutenant zu Boden warf, ihm 3 Zähne ausschlug, und ihn jämmerlich quetschte. Am 16. November, nachdem man am 12. eine Nebelbank für Land angesehen, steuerten die Britten nach Cabo Blanco, erblickten am 20. die Pinquin-Insel, deren Hafen, Desiderato, nur einige Leaques nordwestlich von ihnen entfernt seyn konnte, suchten ihn durch ein Boot glücklich, und landeten hier am folgenden Tage. Byron nahm, nebst verschiedenen andern der Mannschaft, einige Male einen Gang von etlichen Meilen in das Land vor; allein er fand, wohin er kam, und so weit das Auge jedesmal reichte, Alles unfruchtbar, wüste und öde. Von menschlichen Bewohnern dieser Gegend sah man kaum einige Spuren. Einen menschlichen Hirnschädel und Knochen fand man, das war auch Alles. Von Thieren fand

man erstaunlich viel Fettgänse, Robben und Guanakos. Eines Tages, da einige Matrosen nach der Quelle gingen, um Trinkwasser zu holen, fanden 2 derselben, die voran gingen, einen großen Tiger daselbst ausgestreckt liegen. Keiner von ihnen hatte eine Flinte bei sich. Sie stutzten daher, gafften das Thier einige Zeit an, und wurden von ihm wieder angegafft. Es schien sie zu verachten, und blieb ruhig liegen. Dieß machte sie endlich so kühn, daß sie mit Steinen nach ihm warfen. Allein auch dadurch ließ der Tiger sich nicht aus seiner gemächlichen Lage bringen. Endlich, da auch die übrigen Wasserschöpfer herzukamen, hob er sich langsam auf, und schlenderte weiter.

Am 5. Dezember gingen die Schiffe wieder unter Segel, und steuerten bei sehr günstigem Winde der Pepys-Insel zu, welche unter 47° südlicher Breite liegt; konnten sie aber doch nicht finden, sondern kamen am 20. vor das Jungfern-Vorgebirg. Da sie Rauch von ihm aufsteigen, und in den Thälern eine Herde Guanakos weiden sahen, warfen sie hier ihre Anker aus.

Byron erblickte viele Leute, welche dem Schiffe gegenüber hin und her ritten, und etwas weißes schwangen, welches er denn für eine Einladung, an das Land zu kommen, hielt. Er nahm die Einladung an, und er selbst in einem Boote, in einem andern der Lieutenant Kumming, fuhren an die

Küste, wo sie mit einer wohlbewaffneten Truppe landeten. Mit Herzhaftigkeit stieg Byron an das Land, stellte seine Leute in Ordnung, und schritt, jedoch allein erst, gegen die Eingebornen vor. Es waren Patagonen, wohl 500 Mann, und die meisten zu Pferde. Diese Pferde waren zwar klein, aber dabei schnell und gut zugeritten. Ein kleines Stückchen Holz diente denselben zum Gebiß; daran war ein Zaum von ledernen Riemen befestiget, und statt eines Sattels trugen sie ein kleines ledernes Kissen. Steigbügel hatten diese Kissen nicht. Dennoch jagten die Patagonen keck über einen Boden hin, der mit großen und glatten Steinen besäet war. An dem Absatze ihrer Stiefeln trugen die Reiter ein spitzes Holz befestiget, welches als Sporn diente. Weiber wie Männer, ritten mit auseinander gesperrten Beinen.

Die Patagonen liefen um die weißen Ankömmlinge, sie beschauend, herum. Dann machte Byron die Freundschafts-Zeichen, und ein Patagone, wohl der Anführer, trat hervor, und ganz nahe hin. Nachdem er und Byron sich einige Zeit in einer Sprache, bei der sich Jeder denken konnte, was er wollte, weil er keine Sylbe davon verstand, bewillkommet hatte, gingen beide mit einander zum ganzen versammelten Patagonenhaufen. Byron beschenkte nun diese Leute mit allerhand Kleinigkeiten, als: Glas-Perlen-Schnüre, Bänder rc. und gab

ihnen auch Tabak, nach dem die Patagonen äußerst lüstern, und begehrend waren. Eine Einladung dieser Wilden, mit ihnen nach ihren Wohnungen zu reiten, nahm Byron nicht an; sondern er ging an Bord seines Schiffes wieder.

Diejenige Gegend, wo diese Zusammenkunft mit den Patagonen vorfiel, war nicht ferne von der magellanischen Strasse; Byron steuerte jetzt in diese hinein, nicht um dieselbe schon jetzt zu durchsegeln; sondern nur um einen Hafen in derselben aufzusuchen, wo er sich mit Wasser und Holz versorgen könnte. Dann wollte er erst, bevor er weiter segelte, die unweit der Mündung dieser Strasse liegenden Falklands-Inseln aufsuchen, welche schon längst von dem Engländer Strong entdeckt, aber noch immer nicht recht bekannt geworden waren.

Nachdem man die ersten beiden Engen dieser Strasse glücklich zurück gelegt hatte, steuerte man an eine kleine Insel, welche in derselben liegt, und die Elisabeth-Insel heißt. Allein, da der Wind anfing, den Britten gerade entgegen zu blasen: so sahen sie sich genöthiget, vor Anker zu gehen.

Am 24. Dezember landete Byron in dem Boote auf einer Landspitze, Sandy Point genannt. Die Küste war hier ungemein anmuthig. Hinter derselben breitete sich eine schöne, flache Landschaft aus, deren Boden ungemein fruchtbar zu seyn schien. Er war mit mancherlei Blumen bedeckt,

welche die Luft mit Wohlgerüchen erfüllten. Das Gras war mit Erbsen untermengt, welche eben in voller Blüte standen, und es wimmelte hier von einer Art großer Vögel, die man sowohl ihrer Gestalt, als auch ihrer schönen Federn wegen, gemalte, oder geschminkte, Gänse nannte. Man traf auch verschiedene Hütten der Indier an; aber von den Bewohnern derselben bekam man keinen zu sehen.

Von da segelte man weiter, nach einem in der Strasse gelegenen Hafen, den Hungerhafen (Port Famine), und am Mittag des folgenden Tages legte man sich ganz nahe an der Küste vor Anker. An dieser Stelle lag eine so ungeheuere Menge von Treibholz an der Küste, daß tausend Schiffe sich hinreichend hätten davon versorgen können. Man segelte 4 Meilen im Fluß Sedger hinauf; weiter konnte man aber nicht, da die Menge von Bäumen, welche das Alter sowohl, als Stürme umgeworfen hatten, und welche in den Fluß gefallen waren, ihn dort ganz verstopften.

Dieser, sich in die Bay ergießende Fluß, gewährt durch seine Ufer einen so schönen Anblick, als sich nur die lebhafteste Einbildungskraft vorstellen kann. Die Krümmen, welche er in seinem Laufe macht, geben immer neue Ansichten an dem Ufer, wo die schönsten Bäume stehen; zwischen den Aesten dieser Bäume wimmelte es, der Kälte des Himmels-

striches ungeachtet, von Papageien und andern Vögeln von dem wunderschönsten Gefieder. Man fand auch Spuren wilder Thiere (3 Bootsleute hörten auch ihr Gebrüll) und Hütten von Menschen erbaut; aber man bekam weder Menschen noch Wild zu Gesicht. Hie und da stieß man auf ganz frische Feuerstellen, und einmal, da man selbst Feuer angezündet hatte, sah man jenseits der Meerenge auf dem Feuerlande ein Gleiches geschehen. Vermuthlich sollte das irgend eine Bedeutung haben, die man aber nicht errathen konnte. Die fernen Berge, welche man hier entdecken konnte, waren erstaunlich hoch und durchgängig mit Schnee bedeckt. Die Schneeluft war den Britten empfindlich. Byron nahm auch einige Streifereien in die nördliche Gegend vor.

Nachdem man in diesem Port bis zum 4. Januar verweilt, und beide Schiffe mit Holz und Trinkwasser hinreichend versorgt hatte, ging man wieder unter Segel und steuerte zurück, um, bevor man weiter reiste, erst die Falklands-Inseln zu suchen.

Auf dieser Rückreise lief der Delphin augenblickliche Gefahr zu scheitern. Denn, nachdem man sich mit vieler Mühe und Vorsicht aus der Meerenge wieder glücklich hinaus gearbeitet hatte, und Byron, welcher 24 Stunden hintereinander auf dem Verdecke gewacht hatte, sich nun eben, da er das

Schiff in Sicherheit glaubte, zur Ruhe begab: so wurde er plötzlich durch einen starken Stoß des Schiffes wieder aufgeschreckt. Er rannte augenblicklich auf das Verdeck zurück, und bemerkte leider bald, daß sein Schiff auf einer Sandbank fest saß. Zum größten Glücke herrschte damals vollkommene Windstille; und es dauerte nur noch eine kleine Weile, so trat eben so erwünscht die Fluthzeit ein. Durch beides wurde das Schiff gerettet. Die Tamar hatte auch bald nachher einen ähnlichen Zufall; allein auch sie wurde glücklich wieder abgebracht.

Jetzt segelte man in offener See gegen Ost bis zum 12. Jänner, an welchem man die Falklands-Inseln sah. Die See ist von Seehunden, die Luft von Vögeln hier bedeckt. Auch ließen sich verschiedene Wallfische sehen, die rings um die Schiffe das Wasser gleich Sturzbächen, von sich bliesen.

Nach langem Suchen, wobei die Schiffe oft Gefahr liefen, an felsigter Küste zu zerschellen, fanden die Britten eine schöne Bucht, wo sie vor Anker gingen. Zur Ehre Egmonts, ersten Lords der Admiralität, nannte man sie Egmonts-Port. Hier gab es Lebensmittel und Erfrischungen von allerlei Art im Ueberflusse; namentlich gab es eine ungeheure Menge Seelöwen hier. Byron wurde einmal ganz unerwartet von einem Seelöwen angefallen, dem er nur mit genauer Noth entging. Seine Dogge wurde durch einen einzigen Biß fast in Stücken

zerrissen. Auch eine gefährliche Art von Füchsen gab es auf diesem Eilande.

Die Falklands-Inseln sind durch die Heiterkeit und Milde ihres Himmels, anmuthige Eylande, in welchen man weder Hitze noch Kälte im Uebermaaße empfindet.

Sie liegen unter dem 51 und 52 Grade südlicher Breite. Die Hafen vereinigen die guten Eigenschaften des Umfanges und der Sicherheit: denn die passende Lage vieler Inseln vor ihnen und die Beschaffenheit ihrer Küsten, setzen dem empörten Meere Hindernisse entgegen. Sie haben viele kleine Bayen, in welchen auch die geringsten Fahrzeuge Sicherheit finden. Die in das Meer sich ergiessenden Bäche machen das Wassereinnehmen zu einem sehr leichten Geschäft. Die Bäche frieren nie zu, die Seen und Teiche haben nie eine Eisdecke, über welche man länger als 24 Stunden gehen könnte. Der spärliche Schnee, durch die Stürme des Windes von Südwest herbeigeführt, bleibt 1 — 2 Tage, auf der Ebene, und höchstens 2 Monate auf den Höhen liegen. Der Reif im Frühjahre und Herbste ertödtet nie die Gewächse, und verwandelt sich bei dem Aufgange der Sonne in Thau. Fast das ganze Jahr sind die Nächte ruhig und gestirnt. Donner ist selten.

Alle Gestade sind von einer Grasart begrünt, die von so ungeheuerer Größe ist, daß seine Büschel den Seefahrern den Anblick von Wäldern und Ge-

büschen vorspiegelten. Am Fuße ist dieses Grases Stengel zuckerig, nährend, und wird vom Vieh jedem andern Futter vorgezogen. Auch findet man wenige andere Pflanzen vom hohen Wuchse, sondern blos Dornwerk und schleähnliche Sträucher. Die merkwürdigste unter ihnen ist die Gummistaude; unter den Pflanzen sind die angenehmsten die antiscorbutischen, als: Petersilie, Sauerampfer, Sellerie, Frauenhaar. Ein echtes Veilchen wird gefunden. Auffallend war es, daß man keine zwiebeltragende Gewächse antraf.

In den Ebenen hat das Erdreich überall noch mehr Tiefe, als für den Pflug nothwendig ist. Die Erdschichten sind gut. Torf findet man beträchtlich überall. Zur Töpferei und Ziegelbrennerei finden sich die nöthigen Erden. Ganz Falkland scheint aber ohne Kalk zu seyn. An Bausteinen ist kein Mangel.

Von Cochylien wurden neue, sehr schöne Arten gefunden, die eine vorzügliche Zierde der Kabinette sind. Die seltenste ist die Poulette oder Poulte.

Von Säugthieren sieht man nur die Robben (Seelöwen), Wallfische und Füchse. An Land- und Wasservögeln ist man reich. Man findet Schwane, Pinguine, Land- und Seegänse, wilde Enten, Habichte, Brachschnepfen, Möven, Staare u. s. w. Nur an Holz gebricht es auf diesen Inseln gänzlich, etwas weniges Treibholz ausgenommen, welches die Meereswogen wahrscheinlich aus der magellanischen

Meerenge herbeiführen, und hier und da an den Strand werfen.

Die Zeit kam, daß man absegeln wollte; Byron nahm nach alter Gewohnheit im Namen Sr. brittischen Majestät vom Hafen und allen umherliegenden Inseln feierlich Besitz, und stach am 27sten wieder in die See, die Richtung nach der magellanischen Strasse nehmend.

Am 27. noch, sah er ein Vorgebirge, das man Kap Tamar nannte, bald einen Felsen, der die Benennung Eddystome erhielt, und nach einer Fahrt von 8 Seemeilen ein zweites Vorgebirge, das Delphins-Kap geheißen ward. Am 6. Februar war man dem Hafen Desirado vorüber; am 21. lief man in den Hungerhafen ein, wo man von dem nachgesendeten Schiffe Florida die Mundvorräthe abnahm, es wieder entließ, und dann nach Kap Forward steuerte.

Die Witterung ward recht schlecht. Man sah an den Küsten nun bei weiterer Fahrt Indier, die auf Einladung auch an Bord kamen. Diese Leute waren von mittelmäßiger Größe, brauner Farbe, mit langen, schwarzen Haaren, welche auf die Schultern herabfielen. Sie gingen nackt, oder waren mit Thierhäuten bedeckt. Bogen, Pfeile und Wurfspieße hatten sie zur Bewaffnung.

An dem Vorgebirge Quade vorbeigesteuert, legten unsere Reisenden am 1. März sich in einer

Gegend vor Anker, die der Hieronymus-Sund genannt wird.

Sie erblickten hier den Schiffen gegenüber am nördlichen Strande 3 – 4 Feuer; und nicht lange, so sahen sie einige Kähne, mit Indiern besetzt, herbei rudern. Sobald diese die Schiffe erreicht, und einige Zeit um dieselben herum gerudert, faßte Einer den Muth, an Bord zu gehen. Sein elender kleiner Kahn bestand aus Baumrinden. Außer ihm befanden sich noch 2 Männer, 2 Weiber und ein Knabe darin. Eine der Frauen, ohngefähr 30 Jahre alt, hatte besonders eine ziemlich englische Gesichtsbildung. Die guten Indier schienen sich viele Mühe zu geben, dieß den Fremden bemerklich zu machen.

Trotz der rauhen Himmelsgegend, in welcher es oft während des Sommers eben so kalt, als in der Mitte eines europäischen Winters ist, hatten diese Leute doch gar keine Bedeckung, ein stinkendes Seehundsfell ausgenommen, welches ihnen los um die Schultern flatterte. Inzwischen waren sie mit Bogen und Pfeilen bewaffnet, die sie gerne für ein paar Glaskorallen vertauschten.

Da man an eben dem Tage noch etwas weiter segelte, so kamen gegen Abend verschiedene andere Wilde an Bord, die den vorigen völlig ähnlich waren, eben so armselig von Geist und Körper, wie jene. Man machte ihnen Geschenke mit Glaskoral-

len, Bändern und dergleichen Kleinigkeiten, und ih=re Freude darüber war groß.

Um ihren Besuch zu erwiedern, fuhr Byron mit einigen an das Land, wo er von den Wilden mit Freudenbezeugungen aufgenommen ward. Er wurde mit wilden Beeren bewirthet, die wohl nebst dem, was das Meer an Muscheln und todten Fi=schen auswirft, wenn nicht ihre einzige, doch haupt=sächlichste Nahrung auszumachen schienen.

Am folgenden Tage segelte man in der magella=nischen Strasse weiter. — Die Fahrt war schwierig; häufige Stürme, Klippen und Sandbänke setzten die Schiffe fast an jedem Tage in die äußerste Gefahr, zu scheitern, die Witterung wurde jetzt von Tage zu Tage rauher. Ein strenger Winter schien von dieser öden und wilden Gegend schon völlig Besitz genom=men zu haben, ungeachtet noch nicht einmal die Zeit des Herbstes angebrochen war. Die Seeleute litten daher unbeschreiblich viel von Kälte, die um so drü=ckender ward, da sie des häufigen Regens wegen sel=ten trocken am Leibe waren. Der Befehlshaber ließ daher unter die halberstarrte Mannschaft ohne Un=terschied, ein dickes wollenes Zeug zu Wämsern aus=theilen.

Eines Tages, da Byron einen seiner Offiziere in einem Boote vorausgesendet hatte, um die Tiefe zu untersuchen, begegnete er einigen Indiern, deren einer ihm einen Hund schenkte. Auch eine Frau

war dabei gewesen, die ein kleines Kind an der Brust hatte. Diese — man sehe, wie diese armen Menschen, fast unter die Natur der Thiere herabgesunken seyn müssen! — bot dem Offizier auch ihr Kind zum Geschenk an. Man schaudert bei dieser Vorstellung, weil sie uns die Menschen in ihrer tiefsten Erniedrigung darstellt.

Nach unbeschreiblich vielen Beschwerlichkeiten und Gefahren erreichte man endlich das jenseitige Vorgebirge der Strasse, und blickte nunmehr in die weite Südsee hin. Das Wetter war furchtbar. Mehrere Tage mußte man liegen bleiben, bis man einen Ankerplatz fand der am nördlichen Ende gefunden ward. Der damit beauftragte Offizier hatte Wilde in einem Kanal angetroffen, welche völlig nackt gingen, und troz der kalten Witterung nur eine Seekalbshaut umgeworfen hatten. Ihre schlechten Speisen aßen sie roh. Einer von ihnen zerriß mit den Zähnen ein Stück stinkendes Wallfischfett, und gab es hierauf seinen Begleitern, die seinem Beispiele folgten. Gleichwohl sahen sie dasjenige, was die Britten besassen, nicht ohne Gleichgültgkeit an: als einer dieser Wilden einen Bootsmann im Schlafe liegen sah, schnitt er ihm mit einem scharfen Steine einen Theil seiner Jacke weg.

In Kurzem kamen die Schiffe in einer Bay, die man entdeckt hatte, vor Anker, um Holz und Wasser einzunehmen. Indem sie dort lagen, machten

Eingeborne dem Schiffe gegenüber Feuer an. Da winkte man ihnen, sie sollten an Bord kommen. Als sie dieß nicht wollten, begab sich Byron an das Ufer, und schenkte ihnen einige Kleinigkeiten, an welchen sie Ergötzen fanden. Er theilte auch Schiffszwieback unter sie aus, und bemerkte mit Erstaunen, daß keiner von ihnen ohne seine Erlaubniß ein Stück vom Boden aufhob. Da die Matrosen damals für einige Schaafe, die sie an Bord hatten, Gras mähten, liefen die Wilden sogleich gefällig herbei, rauften das Gras in großer Menge aus, und machten in kurzer Zeit das Boot voll.

Als Byron zurückfuhr, begleiteten sie ihn in ihrem Fahrzeuge, bis nahe an das Schiff, das sie mit größtem Erstaunen angafften. Vier von ihnen ließen sich zuletzt bewegen, an Bord zu kommen. Um sie zu belustigen, mußte ein Bootsmann die Geige spielen, Andere dazu tanzen. Daran ergötzten sich die Indier bis zur Ausschweifung. Zur Bezeugung seiner Dankbarkeit sprang Einer sogleich in den Nachen, holte aus einem ledernen Beutel eine rothe Schminke, und bestrich damit des Geigers ganzes Gesicht. Er wollte darauf Byron die nämliche Ehre erweisen, und dieser hatte alle Mühe, die sonderbare Ehre und Höflichkeitsbezeugung von sich abzulehnen, weil man seine Weigerung für übertriebene Bescheidenheit hielt. Nachdem man die Indier einige Stunden belustiget hatte, gab man ihnen zu ver-

stehen, sie möchten sich wieder an das Ufer begeben. Sie thaten es zuletzt, wiewohl ungerne.

Den 7. April lichtete man zum letzten Male in der Straße die Anker, und in 2 Tagen legte man die öden und rauhen Küsten, namentlich auch den gefährlichen Felsen, Richter genannt, zurück, da, obgleich das Wetter anfangs schlimm war, am 9ten ein günstiger Wind aufsprang. Diese ganze mühselige Durchfahrt hatte 7 Wochen und 2 Tage gekostet.

Als Byron die Strasse gänzlich zurückgelegt hatte, steuerte er anfangs gegen Westen. Dann wandte er sich, und fuhr längs der westlichen Küste von Süd-Amerika hinauf gegen Norden. Es war der 9te April, an welchem er in die Südsee lief. Von da bis zum 16. sah er und die Seinen nichts als Wasser und Himmel.

An diesem Tage erblickte man zum ersten Male wieder Land. Es war das Eyland Masafuero. Die nicht weit davon liegende Insel Juan Fernandez, blieb zur Seite liegen, und man konnte sie wegen des nebligen Wetters nicht sehen.

Am 26. segelte man westwärts nach Masafuero; Tags darauf lief man an der Insel-Nordseite, legte bei, segelte aber an ein anderes Ufer, um an besserer Stelle des anderen Tages frühe 7 Uhr Anker zu werfen. Man konnte wegen Brandung nicht landen. Nun wurden die Boote ausgeschickt, Holz und Wasser zu holen. Das Schiffsvolk hatte Kork-

wämser angelegt, um ihnen durch Schwimmen zu helfen, und zu verhüten, daß sie nicht wider Felsen stießen.

Es gab in dieser See viele große Hayfische, die oft den Matrosen nahe kamen; doch glücklich entgingen sie diesen Raubthieren. Ein Hay schnappte schon nach einem Matrosen. Ein Anderer im Boot schrie ihm zu, daß er wegeilen sollte, und schlug mit dem Ruder auf den Fisch, ohne ihn jedoch Schaden zufügen zu können. Einer dieser See-Hyänen packte in der Nähe eines Bootes ein großes Seekalb an, und verschlang es im Augenblicke. Uebrigens verproviantirte man sich trefflich hier; denn es war Ueberfluß an Ziegen, Fischen u. s. w.

Wegen der Abends äußerst heftigen Brandung wagten der Konstabel und ein Matrose, die an das Land auch geschwommen waren, nicht mit den Böten zurück zu kehren Am folgenden Tage schickte Byron ein Boot ab, um sie abzuholen; aber die Brandung war immer noch so heftig, daß Beide es wieder nicht wagten, zu demselben hinzuschwimmen. Byron schickte auf die Nachricht davon sogleich wieder das Boot an sie, und ließ ihnen sagen, es habe jetzt allen Anschein, daß stürmische Witterung eintreten würde, und durch diese könne er leicht mit den Schiffen vom Ankerplatze weggetrieben werden. Folglich liefen auch beide Gefahr, den Rest ihres Lebens auf dem Eylande zubringen zu müssen. Auf Zuruf und Zureden der Kameraden im Boote faßte der Konstabel nun Muth, schwamm durch die Brandung, und kam glücklich mit dem Boote an Bord seines Schiffes.

Der Matrose aber, der kein guter Schwimmer war, hatte es wieder nicht gewagt, sondern betheuert, er wisse zuverlässig, daß er dabei ertrinken

würde, und wolle demnach da eines natürlichen Todes zu sterben, doch besser sei, lieber auf der Insel bleiben, möge es auch kommen, wie es wolle. Sehr bewegt nahm er von seinen Kameraden Abschied, und wünschte ihnen alles Wohlergehen.

Einem Unteroffizier ging jedoch es ganz nahe, diesen läppischen Menschen seinem Schicksale Preis zu geben; er ergriff das eine Ende eines im Boote befindlichen Taues, sprang damit in die See, und schwamm durch die Brandung, nach dem Orte, wo der arme Johann, in niedergeschlagener Stellung stand, und sein Schicksal überdachte. Jener bemühte sich nun, ihm den Vorsatz, auf der Insel zurück zu bleiben, durch die kräftigsten Vorstellungen auszureden; aber umsonst! Johann sah den Tod im Wasser, wenn er sich in die Brandung wagen sollte, als gewiß an; und war daher schlechterdings nicht zu bewegen, das Land zu verlassen.

Während er dieß begreiflich machte, wickelte der Unteroffizier unvermerkt an sein Tau eine Schlinge, warf dasselbe dann mit großer Gewandtheit dem Matrosen um den Leib, und rief seinen Genossen, die das andere Ende des Taues im Boote hatten, laut zu, sie sollten schnell es nach sich ziehen. Man gehorchte, und der arme Aufgegebene ward sonach recht glücklich durch die Brandung in das Boot gebracht. Freilich hatte er bei dieser seltsamen Ueberfahrt viel Wasser verschluckt, und kam halbtodt an Bord. Indessen die liebevollen Bemühungen seiner Kameraden riefen ihn bald ins Leben zurück, und am nächsten Tage befand er sich vollkommen wohl. — Der Unteroffizier war glücklich nachgeschwommen.

(Fortsetzung folgt.)

Die neu erscheinenden Bändchen unsrer Taschenbibliothek der Reisen werden immer gleichzeitig an sämmtliche solide Buchhandlungen und an die Herren Subskribenten-Sammler, welche ihre Verbindlichkeiten gegen uns für frühere Lieferungen erfüllen, versendet. Wer daher die Fortsetzung unordentlich, oder Lieferungen, an denen frühere Bändchen fehlen, erhält, wolle die Schuld nicht uns beimessen, und wenn er alles Ermahnens ungeachtet die Fortsetzung von seiner Buchhandlung nicht erhalten kann, sich wegen des ferneren Bezugs derselben an eine andere solide Buchhandlung wenden.

Die Verleger.

Taschen-Bibliothek der Reisen um die Welt.

Herausgegeben

von

Joachim Heinrich Jäck,

Königl. Bibliothekar zu Bamberg.

I. Theil. 3. Bändchen.

Nürnberg.
1828.

Taschen-Bibliothek
der Reisen
um die Welt.

Herausgegeben

von

Joachim Heinrich Jäck,
Königl. Bibliothekar zu Bamberg.

I. Theil. 3. Bändchen.

Nürnberg.
1828.

Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Taschen-Bibliothek aller Reisen um die Welt Mit Landkarten, Planen, Portraits und anderen Abbildungen

Bd.: 1,3

(1828)

Bamberg, Staatsbibliothek -- RB.Geogr.it.o.2(1#3
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11768268-1